

147

МОРСКОЙ СБОРНИКЪ

ИЗДАВАЕМЫЙ

ПОДЪ НАБЛЮДЕНИЕМЪ МОРСКАГО УЧЕНАГО КОМИТЕТА

РЕДАКТОРЪ ВСЕВОЛОДЪ МЕЛЬНИЦКІЙ

Томъ LXII

№ 9

Сентябрь
1862

Сентябрь

САНКТПЕТЕРБУРГЪ

ВЪ ТИПОГРАФІИ МОРСКАГО МИНИСТЕРСТВА

1862

Печатано по распоряженію Морскаго Министерства.
С.-Петербургъ, 1 Сентября 1862 г.

ОГЛАВЛЕНІЕ

№ 9-го Морскаго Сборника

I. ПОСТАНОВЛЕНІЯ И РАСПОРЯЖЕНІЯ ПРАВИТЕЛЬСТВА

	<i>Стран.</i>
Высочайшіе приказы по Морскому вѣдомству	1
Денежныя пособія на воспитаніе дѣтей.	6
Приказы Управляющаго Морскимъ министерствомъ.	10
Циркуляры департаментовъ: Инспекторскаго	31
» » Гидрографическаго.	32
» » Кораблестроительнаго.	32
» Артиллерійскаго управленія.	36
Правительственный указатель.	

II. ОФИЦІАЛЬНЫЯ СТАТЬИ И ИЗВѢСТІЯ

Опись рѣки Тумень-ула, пограничной съ Китаемъ.	1
Смотръ фрегату «Свѣтлана»	10
Случай возгорѣнія угля на коммерческомъ пароходѣ, стоявшемъ въ Кронштадтской военной гавани.	15
О плаваніи винтоваго корвета «Кречетъ» въ Черномъ морѣ. .	16
О снятіи съ мели клипера «Гайдамакъ».	21
Извѣстія о плаваніи нашихъ судовъ заграницей:	
Рапортъ командира клипера «Стрѣлокъ», капитанъ-лейте- нанта Егершельда.	24
Рапорты командира корвета «Посадникъ», капитана 2 р. Бирилева.	24
Рапортъ командира лодки «Моржъ», капитанъ-лейте- нанта Кроуна.	30

Рапортъ командира корвета «Богатырь», капитанъ-лейтенанта Чебышева.	32
Рапортъ командира корвета «Новикъ», капитанъ-лейтенанта Скрыплева.	33
Рапортъ командующаго клиперомъ «Разбойникъ», лейтенанта Попова.	33
Рапортъ командира винтовой шкуны «Сахалинъ», капитанъ-лейтенанта Корнилова.	37
Рапортъ начальника эскадры Средиземнаго моря, свиты Е. И. В. контръ-адмирала Шестакова.	41
Вѣдомость судамъ русскаго военнаго флота, находящимся въ заграничномъ плаваніи.	49
Вѣдомость капиталамъ Эмеритальной кассы Морскаго вѣдомства, къ 1 августа 1862 года.	51

III. ЧАСТЬ НЕОФИЦІАЛЬНАЯ

Краткій очеркъ главныхъ распоряженій по Морскому вѣдомству за послѣднія семь лѣтъ.	III
Съ нашего берега, В. Мельницкаго.	XVII
Восточный берегъ Чернаго моря и его значеніе для развитія русскаго мореплаванія. Н. Шаврова.	1
Каспій, его промышленность и торговля. К. Петриченка.	63
Общій обзоръ литературы исправительныхъ наказаній и военно-исправительныхъ тюремъ за границую. Д. С. С. Яневича-Яневскаго.	89
Историческій очеркъ маячнаго управленія въ Англіи. П. Ильина.	97
Обзоръ работъ Суэзскаго канала. А. Ковалевскаго.	125
Отвѣтъ на замѣчанія главнаго правленія Россійско-Американской компаніи. Креола А. Ф. Кашеварова.	151
О сталеитейномъ производствѣ. (Окончаніе) Р. Мусселиуса.	169

СМѢСЬ

Архангельская морская библіотека. П. Богославскаго.	1
Мекленбургское судохозяство какъ образецъ для созданія будущаго судохозяства въ Россіи. Х. М. Вольдемара.	13
Несправедливый укоръ.	86

СОВРЕМЕННОЕ ОБОЗРѢНІЕ

Корреспонденція изъ портовъ (стр. 23): **Городъ Петровскъ:** Русскій Улиссъ на Каспій, и его компасъ.—Нѣсколько мыслей объ устройствѣ навигаціонныхъ школъ, и картина современнаго судохозяства на Каспій.—**Петровскъ**—будущій Висбаденъ.—**Астрахань:** Астрахань лѣтомъ.—Морскія новости.—Страшная буря.—Пожаръ.—**Феодосія:** Въ какомъ портѣ въ Крыму долженъ быть центральный карантинъ.—Цѣны на пароходахъ Р. О. П. и Т.—Въ какой мѣрѣ желѣзная дорога въ Одессу принесетъ пользу нашей внѣшней торговлѣ.—**Севастополь:** Упадокъ рабочихъ силъ въ Крыму, и надежды на будущее.—**Николаевъ:** Учрежденіе въ Николаевѣ гимназій, и предположеніе объ ея устройствѣ.—Учрежденіе ремесленной школы для дѣтей нижнихъ чиновъ.—Открытіе таможни.—Необходимыя мѣры къ предупрежденію засоренія р. Буга.—**Ладожское Озеро:** Пароходныя сообщенія по озеру и по р. Свири.—Сибирская язва и прошлогодняя падалъ.—Состояніе каботажна на озерѣ.—Настоятельная необходимость въ мѣстныхъ навигаціонныхъ школахъ.—**Ревель:** Статистика Эстляндіи и данныя, собираемыя для нее полиціею.—Пожарная команда изъ волонтеровъ.—Англійская эскадра.—Движеніе военныхъ судовъ.—**Кронштадтъ:** Еще о новомъ докѣ.—Центробѣжная помпа.—Историческія данныя, получаемыя со дна нашихъ гаваней.—Офицеры англійской эскадры, и кронштадтскій клубъ.—Новое назначеніе фрегата «Дмитрій Донской».—Суда, готовящіяся къ выходу за границу, и суда, окончившія кампанію.—Причины періодическаго оживленія кронштадтской жизни.—**Вѣсти о клиперѣ «Гайдамакъ»:** Зимовка на берегу остр. Сахалина клипера выброшеннаго туда въ августѣ 1861 г.—Мѣры, принятыя командиромъ, противу плавучихъ льдовъ.—Первыя попытки весною стянуть клиперъ собственными средствами.—Мѣры, принятыя къ снятію клипера съ мели, по прибытіи эскадры кон.-ад. Попова, и успѣхъ дѣла.—**Хакодате:** Климатъ и почва Хакодате.—Внѣшняя торговля.—Удушливая атмосфера города.—Наше житье-бытье.

Заграничная морская хроника: Расточительность англійскаго адмиралтейства.—Изъ какихъ судовъ долженъ состоять хорошій флотъ.—Усовершенствованный *Monitor*.—Новое броненосное судно г. Торнера съ однимъ неподвижнымъ куполомъ.—Таранъ сепаратистовъ американскихъ штатовъ, *Arkansas*.—Американскій флотъ.—Миѣніе лейтенанта Мори объ американской войнѣ.—Беспорядки на англійскомъ фрегатѣ *Shannon*.—Бельгійское и русское желѣзо на всемірной выставкѣ.

КРИТИКА И БИБЛИОГРАФІЯ

Инструкція морскимъ врачамъ для набора людей въ прусскій военный флотъ. Д-ра З. Говорливаго.	1
По поводу замѣтки на реценцію: «Руководство къ съемкѣ береговъ и промѣру». А. Андреева.	18
Еще матеріалы для исторіи Россійской Американской К ^о А. В.	21
Bibliographie biographique.	26
Bibliographie biographique universelle.	26
Приложеніе къ спецификаціи желѣзной винтовой броненосной батареи для Императорскаго руссійскаго правительства, заказанной въ Англіи.	30
Новыя книги.	30

ПРИЛОЖЕНІЯ

Лопманскія замѣтки.

Объявленія: отъ магазина А. Θ. Базунова.

» отъ Морскаго Ученаго Комитета.

Литографированная карта рѣка Тумень-ула.

Литографированная карта работъ на Суэзскомъ каналѣ.

Четыре политипажныхъ рисунка новой пловучей батареи.

ПОПРАВКА

Въ № 8 М. Сб.

	Напечатано:	Читай:
Оф. стр. 134, ст. 13 сн.	было 18 челов., изъ нихъ по несчастнымъ случаямъ 5.	было 8 челов., изъ нихъ по несчаст- нымъ случаямъ 2.

I.

РАСПОРЯЖЕНІЯ ПРАВИТЕЛЬСТВА

ВЫСОЧАЙШІЕ ПРИКАЗЫ

О ЧИНАХЪ ВОЕННЫХЪ.

№ 423. Красное Село, 30 іюля 1862.

производятся: изъ капитановъ, въ майоры: 3-го ластоваго экипажа: Андрей ЗАГЛЯДИНСКІЙ и Герасимъ КОЗЛОВЪ, и 9-го рабочаго экипажа Тихонъ ФЕДОРОВЪ 2-й, — всѣ три съ увольненіемъ отъ службы, съ мундирами и пенсіонами по положенію; *за выслугу лѣтъ и по экзамену*: изъ кондукторовъ, въ прапорщики, со старшинствомъ: корпуса флотскихъ штурмановъ: Михаилъ СИНЬКЕВИЧЪ и Леонидъ ВЕЙНБЕРГЕРЪ, — оба съ 18-го мая сего года; корпуса инженеръ-механиковъ Петръ ЗОЛОТОРЖЕВСКІЙ, съ 26-го іюня сего года.

зачисляются на дѣйствительную службу: состоящіе по резервному флоту, корпуса инженеровъ морской строительной части: поручикъ Григорій ПОНОВЪ 2-й и подпоручикъ Федоръ КАРМИНЪ.

зачисляются по резервному флоту: капитанъ 1-го ранга Николай СОНИНЪ; корпуса инженеровъ морской строительной части: штабсъ-капитанъ Василій ЩЕПОТЪЕВЪ и поручикъ Семенъ ВЯТЧИНКИНЪ; состоящій по ластовымъ экипажамъ, капитанъ Всеволодъ ТЫРТОВЪ 4-й; 3-го ластоваго экипажа, поручикъ Михаилъ ПРОКОФЬЕВЪ 2-й; 9-го рабочаго экипажа: штабсъ-капитанъ Михаилъ БАШМАКОВЪ и поручикъ Трофимъ ПРУДКЕВИЧЪ.

увольняются въ отпускъ: лейтенанты: Константинъ МЕС-СЕРЪ 3-й и Гвардейскаго экипажа Николай МЕНДЕЛЬ, — оба для излеченія болѣзней, за границу, первый на два съ половиною, а послѣдній на одиннадцать мѣсяцевъ.

увольняются отъ службы: старшій судостроитель въ Крон-штадтскомъ портѣ, корпуса корабельныхъ инженеровъ, подполковникъ Михаилъ ОКУНЕВЪ, полковникомъ, съ мундиромъ и пенсіономъ по положенію; за болѣзнію, лейтенантъ Гвардейскаго экипажа Александръ МАСЛОВЪ; по домашнимъ обстоятельствамъ, находящійся въ безсрочномъ отпуску, мичманъ Петръ КИСЕЛЕВЪ 3-й, лейтенантомъ; для опредѣленія къ статскимъ дѣламъ, состоящій по резервному флоту, корпуса флотскихъ штурмановъ, прапорщикъ Захарій НАГОВСКІЙ, съ награжденіемъ чиномъ губернскаго секретаря.

исключается изъ службы, лейтенантъ Владиміръ АРТЮКОВЪ 2-й, за долговременное неприбытіе къ командѣ.

исключается изъ списковъ, умершій, состоявшій въ должности чиновника особыхъ порученій при конторѣ Николаевскаго порта, числившійся по ластовымъ экипажамъ, подполковникъ Спиридонъ ВЕРГОПУЛО.

№ 426. Красное Село, 6 августа 1862.

производятся: изъ капитанъ-лейтенантовъ, въ капитаны 2 ранга, уволенный для службы на коммерческихъ судахъ Егоръ СЕРЕБРЯКОВЪ 2-й; изъ поручиковъ, въ штабъ-капитаны, состоящій по резервному флоту, ластовыхъ экипажей Михаилъ ПРОКОФЬЕВЪ 2-й, — оба съ увольненіемъ отъ службы; съ мундирами и пенсіонами по положенію, изъ нихъ СЕРЕБРЯКОВЪ за болѣзнію; изъ кондукторовъ, въ прапорщики: корпуса инженеръ-механиковъ Евфимъ РЫБАКОВЪ, со старшинствомъ съ 12-го іюля сего года.

назначаются: главный командиръ Архангельскаго порта и военный губернаторъ г. Архангельска, вице-адмиралъ ИСТОМИНЪ 1-й, членомъ Адмиралтействъ-совѣта; капитаны 2-го ранга: начальникъ гидрографической части въ Архангельскомъ портѣ Павелъ РЕННЕН-КАМПСФЪ 1-й, капитаномъ налъ симъ портомъ; командиръ корвета «Вепрь» Василій СТРОНСКІЙ 1-й, командиромъ корвета «Буйволъ».

отчисляются, отъ настоящихъ должностей: командиры рабочихъ экипажей: 8-го, полковникъ Петръ АБОЛЕПЕВЪ, съ зачисленіемъ по резервному флоту, и 9-го, состоящій по флоту, капитанъ 1-го ранга Николай КУРОДОВЪ 1-й, съ оставленіемъ по флоту.

зачисляются по резервному флоту: рабочихъ экипажей: 8 го, штабъ-капитанъ Михаилъ ПОПОВЪ 2-й; 9-го, поручикъ Николай ИВАНОВЪ 3-й; состоящій по ластовымъ экипажамъ, прапорщикъ Василій ГУСЕВЪ.

продолжается срокъ отпуска, состоящему по корпусу корабельныхъ инженеровъ, инженеръ-генералу **ВИЛЬСОНУ**, по домашнимъ обстоятельствамъ, за границую, на одинъ мѣсяцъ.

увольняется отъ службы, состоящій на службѣ на коммерческихъ судахъ, корпуса флотскихъ штурмановъ, штабсъ-капитанъ **Степанъ ГОРГОЛІЙ**, по домашнимъ обстоятельствамъ, съ мундиромъ и пенсіономъ по положенію.

исключается изъ списковъ, умершій, состоящій по резервному флоту, корпуса корабельныхъ инженеровъ, поручикъ **Борисъ ЯНОВСКІЙ**.

№ 427. Петергофъ, 13 августа 1862.

производятся: изъ капитановъ, въ майоры: 9-го рабочего экипажа **Павель САБЛИНЪ**, съ увольненіемъ отъ службы, съ мундиромъ и пенсіономъ по положенію; изъ штабсъ-капитановъ, въ капитаны: корпуса инженеровъ морской строительной части: **Константинъ СОКОЛОВЪ** 1-й, за отличіе по службѣ, со старшинствомъ съ 6-го сего августа; изъ подпоручиковъ, въ поручики: **Федоръ КАРМИНЪ**, со старшинствомъ, въ сравненіе съ сверстниками, съ 17-го апрѣля сего года. Изъ кондукторовъ, въ прапорщики: корпуса морской артиллеріи **Леонтій МАКАРОВЪ**, за выслугу лѣтъ и по экзамену, со старшинствомъ съ 9-го іюня сего года.

зачисляются по резервному флоту: корпуса инженеровъ морской строительной части, штабсъ-капитанъ **Николай ГРЕДЯКИНЪ**; смотритель **Жижгинскаго маяка**, корпуса флотскихъ штурмановъ, поручикъ **Алексѣй ТИМОФѢВКІЙ**, съ отчисленіемъ отъ должности.

увольняются въ отпускъ: командиръ фрегата «Свѣтлана», капитанъ 1-го ранга **Иванъ БУТАКОВЪ** 3-й, на шесть мѣсяцевъ; лейтенанты: **Павель СИМАНСКІЙ** 1-й, на четыре мѣсяца, и **Владиміръ АКИМОВЪ** 4-й, на одинъ годъ, съ зачисленіемъ по флоту, — всѣ три для излеченія болѣзней, первые двое за границу, а послѣдній внутри Имперіи.

исключается изъ списковъ, умершій, корпуса морской артиллеріи, штабсъ-капитанъ **Константинъ САХАРОВЪ**.

— Государь Императоръ, при посѣщеніи 11-го числа сего августа, на восточномъ Кронштадтскомъ рейдѣ, возвратившагося изъ кругосвѣтнаго плаванія клипера «Стрѣлокъ», соизволилъ произвести на немъ парусное и артиллерійское ученія, и найдя ихъ отличными, Его Величество объявляетъ особенное благоволеніе командиру клипера, капитанъ-лейтенанту **ЕГЕРШЕЛЬДУ** и Монаршее благоволеніе всѣмъ офицерамъ; нижнимъ же чинамъ Всемилостивѣйше жалуетъ по рублю на чедовѣка.

О ЧИНАХЪ ГРАЖДАНСКИХЪ.

№ 344. Красное Село, 30 июля 1862.

производятся: въ титулярные совѣтники, изъ 10 го класса, комисарь 8-го рабочаго экипажа ЛЕОНТЬЕВЪ, съ увольненіемъ отъ службы, съ мундиромъ и пенсіономъ по положенію; *за выслугу лѣтъ, со старшинствомъ*: изъ коллежскихъ секретарей, содержатель лабораторіи и пороховыхъ погребовъ въ Кронштадтскомъ портѣ ГОРДЬЕВЪ, съ 28-го іюня 1861 года. Изъ губернскихъ, въ коллежскіе секретари, писмоводитель конторы Севастопольскаго морскаго госпиталя ВЕЛИЧКИНЪ, съ 4-го іюня сего года. *За выслугу лѣтъ и по экзамену*, въ коллежскіе регистраторы: квартирмейстеръ ластовой полуроты Гвардейскаго экипажа ПАНИЧЪ, съ назначеніемъ помощникомъ старшаго сортоваго содержателя экипажескихъ магазиновъ въ Кронштадтскомъ портѣ, со старшинствомъ съ 1-го января 1861 года; унгеръ-офицеры 4 го ластоваго экипажа: ПВАНОВЪ, съ назначеніемъ содержателемъ при строеніяхъ и при заводскихъ и портовыхъ мастерскихъ въ Николаевскомъ портѣ и ДОЛГАРЕВЪ, съ увольненіемъ отъ службы.

утверждается, въ чинѣ титулярнаго совѣтника, младшій ординаторъ Ижорскаго морскаго госпиталя, лекаръ КОНОПЛИЦКІЙ, съ 30-го іюня 1858 года.

переводится, столоначальникъ С.-Петербургской Казенной палаты, титулярный совѣтникъ ЕРШЕВЪ, въ канцелярію начальника комисаріатской части С.-Петербург. порта дѣлопроизводителемъ.

увольняются отъ службы: Архангельскаго порта, титулярные совѣтники: старшій содержатель магазиновъ по комисаріатской части БЫКОВСКІЙ; чиновникъ комисаріатскаго вѣдомства при Ширшемскомъ и Лапоминскомъ лазаретахъ МИТРОФАНОВЪ, — оба съ мундирами. *За болѣзнію*: коллежскіе секретари: содержатель при строеніяхъ и при заводскихъ и портовыхъ мастерскихъ въ Николаевскомъ портѣ НОВИКОВЪ, съ мундиромъ; сверхъ-штатный чиновникъ Канцеляріи Морскаго министерства, коллежскій секретарь САБУРОВЪ, съ награжденіемъ чиномъ титулярнаго совѣтника. *За штатомъ*, переводчикъ канцеляріи главнаго командира Николаевскаго порта, состоящій въ званіи камергера Двора Его Императорскаго Величества, статскій совѣтникъ БАТЬЯНОВЪ.

исключается изъ списковъ, умершій, лекарскій помощникъ 44-го флотскаго экипажа, коллежскій регистраторъ ДЕДЮХИНЪ.

№ 345. Красное Село, 6 августа 1862.

производятся: изъ 10-го класса, въ титулярные совѣтники, комисарь 9-го рабочаго экипажа СУМАРОКОВЪ, съ увольненіемъ отъ службы, съ мундиромъ и пенсіономъ по положенію; *за выслугу лѣтъ со старшинствомъ*: изъ губернскихъ, въ коллежскіе секретари: пра-

витель дѣлъ канцеляріи Инженернаго и Артиллерійскаго училища морскаго вѣдомства ЕГОРОВЪ; и комисарь 26-го флотскаго экипажа ДМИТРИЕВЪ,—оба съ 23-го іюля сего года.

утверждается, въ чинѣ титулярнаго совѣтника, младшій ординаторъ Севастопольскаго морскаго госпиталя РЫМКЕВИЧЪ, съ 30 го іюня 1858 года.

увольняются отъ службы: по упраздняемому Архангельскому порту: аудиторъ штаба главнаго командира, коллежскій ассесоръ САНЮЖОВЪ; содержатель портовыхъ гребныхъ судовъ, ботовъ, флашкоутовъ, землечерпательныхъ машинъ, водолазныхъ колоколовъ и подъемныхъ машинъ, титулярный совѣтникъ СУХАНОВЪ, съ мундиромъ; губернскіе секретари: содержатель при строеніяхъ и при заводскихъ и портовыхъ мастерскихъ ГОРБУНОВЪ, съ мундиромъ; конопатный мастеръ КОРКОНОСОВЪ; комисарь 8-го рабочаго экипажа АМОСОВЪ, съ награжденіемъ чиномъ коллежскаго секретаря; съ мундиромъ и пенсіономъ по положенію.

№ 346. Петергофъ, 13 августа 1862.

производятся: за *выслугу лѣтъ со старшинствомъ*: изъ надворныхъ, въ коллежскіе совѣтники, главный лекаръ морскаго госпиталя въ Маріинскомъ посту ПИШКЕВИЧЪ, съ 14-го апрѣля сего года. Изъ губернскихъ, въ коллежскіе секретари, уволенный за штатомъ, бывшій помощникъ столоначальника канцеляріи главнаго командира Николаевскаго порта КУРДЮМОВЪ, съ 1-го марта сего года. Изъ коллежскихъ регистраторовъ, въ провинціальныя секретари, комисарь морскаго госпиталя въ Николаевскомъ посту ДАРЮНОВЪ, съ 23-го іюня 1861 года.

назначается, вѣдомства Государственнаго контроля, помощникъ управляющаго временною контрольною экспедиціею при морскомъ министерствѣ, статскій совѣтникъ РОЗЕНЪ, управляющимъ вновь-учрежденною экспедиціею для ревизіи матеріальной отчетности морскаго вѣдомства, съ переводомъ въ сіе вѣдомство.

увольняются въ отпускъ: вице-директоръ Канцеляріи морскаго министерства, коллежскій совѣтникъ МАННЪ, для излеченія болѣзни, за границу, на четыре мѣсяца.

увольняются отъ службы: по упраздняемому Архангельскому порту: дѣлопроизводитель канцеляріи начальника артиллерійской части, коллежскій секретарь ЮШКЕТОВЪ; за *штатомъ*: титулярные совѣтники, начальникъ портоваго архива ИСТОМИНЪ и дѣлопроизводитель штаба главнаго командира РОЖИЦКІЙ; коллежскіе секретари: дѣлопроизводитель чертежной при инспекторѣ кораблестроительныхъ работъ ТАРАТИНЪ; содержатель при строеніяхъ и при заводскихъ и портовыхъ мастерскихъ УДЬЯНОВСКІЙ и старшій дѣлопроизводитель канцеляріи главнаго командира, губернский секретарь ТЪЛОВЪ.

ДЕНЕЖНЫЯ ПОСОБІЯ НА ВОСПИТАНІЕ ДѢТЕЙ,

НАЗНАЧЕННЫЯ Инспекторскимъ Департаментомъ М. М. съ 1 мая
1862 года.

I. Для круглыхъ сиротъ.

	руб.
1) Капитана Степана Еремѣева БЛИМОВА .	500
2) " Григорія Васильева ПУПЧЕНСКАГО .	1200
3) Подпоручика Сергѣя Федорова ИВАНОВА .	450
4) Прапорщика Степана Трофимова КУЗЬМИНА .	180

Для полусиротъ.

5) Генералъ-маіора Федора Тимофѣева ЗАГУЛЯЕВА .	250
6) Капитана 2 ранга Кирила Михайлова ПАСЫНКОВА .	300

Капитанъ-лейтенантовъ:

7) Николая Андреева ШЕМАНА .	430
8) Александра Пѣина МОРОЗОВА .	250
9) Александра Яковлева НИЦЕНКО .	500
10) Маіора Саввы Иванова САФОНОВА .	800
11) Лейтенанта Владиміра Гаврилова ФЕДОРОВСКАГО 4-го.	100

Капитановъ:

12) Василія Иванова МИХАУ .	800
13) Петра Иванова ЛЮЛИНА .	250
14) Леонтія Дементьева КИРИЛОВА .	450
15) Абрама Егорова ЕФРЕМОВА .	950

Штабсъ-капитановъ:

16) Степана Петрова РЫБАКОВА .	100
17) Романа Иванова ТРУМБЕРГА .	900
18) Константина Михайлова МИНЯЕВА .	400

Поручиковъ:

19) Алексѣя Алексѣева ЧЕРНОВА .	200
20) Александра Петрова АНДРЕЯНОВА .	180
21) Михаила Иванова ВЬЮНОВА 1-го.	100
22) Ивана Иванова ХОЛКИНА .	240
23) Александра Дмитріева ПРУТЧЕНКО .	450
24) Апполона Федорова ТАНСКАГО .	250
25) Александра Иванова ИВАНОВА .	700
26) Губенскаго секретаря Іосифа Евграфова МЕРЧАНСКАГО .	100

Подпоручиковъ:

27) Андрея Андреева КРЫЛОВА .	650
28) Семена Савина СТАТЫГИНА .	100
29) Ивана Васильева КАРМАЗИНА .	700

30) Прапорщика Петра Павлова ПАВЛОВА.	120
31) Разжалованнаго маіора Захара Александр. НЕСТЕРОВА.	250

II. Дѣтямъ лицъ, состоящихъ на службѣ.

32) Контръ-адмирала Аркадія Васильева ВОЕВОДСКАГО 2-го.	200
---	-----

Генералъ-маіоровъ:

33) Виктора Андреева ИВАНОВА.	500
34) Степана Анисимова БУРАЧКА 1-го.	450
35) Статскаго совѣтника Александра Иванова ШЕНБЕРГА.	500

Капитановъ 1 ранга:

36) Александра Егорова ДАНИЛЕВСКАГО.	400
37) Александра Александрова барона де РИДЕЛЯ.	450
38) Ивана Матвѣева КУШАКЕВИЧА.	250
39) Карла Васильева ФРЕЙГАНГА 1-го.	400
40) Петра Васильева ФАЛКЪ.	450
41) Михаила Александрова ВИШНЯКОВА.	200
42) Полковника Евграфа Сергѣева ПЛЕТЕНЕВА.	1050

Полковниковъ:

43) Александра Христофорова ШАУНБУРГА.	500
44) Коллежскаго совѣтника Юсіфа Николаева ФЕОДОРО- ВИЧА.	200

Капитановъ 2 ранга:

45) Романа Иванова БАЖЕНОВА.	650
46) Капитана Андреева БУБНОВА 2-го.	200
47) Подполковника Александра Агапова ТИХАНОВА.	200

Надворныхъ совѣтниковъ:

48) Василія Авдѣева КАРЧЕВСКАГО.	360
49) Ивана Яковлева АДЕЛЬФИНСКАГО.	180
50) Николая Алексѣева СЛАВИНСКАГО.	240

Капитанъ-лейтенантовъ:

51) Дмитрія Иванова СВЪШНИКОВА.	650
52) Оттона Оттоновича барона УНГЕРНЪ-ШТЕРНБЕРГА.	400
53) Карла Карлова БРАКЕЛЯ.	200
54) Александра Иванова ГРЕВЕ 2-го.	300
55) Павла Степанова МЕРТВАГО.	450
56) Ивана Дмитріева БАЛЬЗАМА 2-го.	450

Маіоровъ:

57) Федора Лукьянова КОЛЧАКА 1-го.	200
58) Ивана Яковлева ПОДЪЯПОЛЬСКАГО.	450
59) Лейтенанта Дмитрія Иванова ДАБИЧА.	550

Капитановъ:

60) Николая Алексѣева АРЦЕУЛОВА.	800
61) Егора Константинова ГАЙТАНИ.	550

62) Андрея Степанова	АНДРЕЕВА 1-го.	300
63) Николая Иванова	ЛАНГАМЕРА.	300
64) Якова Иванова	МАРЫШЕВА.	300

Штабсь-капитановъ:

65) Федора Каряѣва	АЛЕКСАНДРОВА 1-го.	400
66) Христофора Аксентьева	БАРКАРЕВА.	180
67) Алексѣя Герасимова	ТИТОВА 3-го.	300
68) Степана Дмитриева	ГОРГОЛИ.	700
69) Казимира Павлова	ЦЫГАРОВСКАГО.	450
70) Ивана Иванова	АНДРЕЕВА.	700
71) Антона Андреева	ГОРЕНКО.	800
72) Владислава Станиславова	ЧИСА.	550
73) Сидора Акимова	САШЕНСКАГО 3-го	800
74) Пана Алексѣева	СОФРОНОВА.	200
75) Степана Иванова	ЖДАНОВА.	950
76) Евдокима Кирилова	ЧЕРНИГОВСКАГО.	300
77) Алексѣя Тимофѣева	БѢЛЯЕВА.	450
78) Александра Данилова	МАРШИНА.	120

Поручиковъ:

79) Евдокима Иванова	ДМИТРИЕВА 1-го.	450
80) Семена Кондратьева	КОРАБЛЕВА.	300
81) Мартемьяна Петрова	ПЕТРОВА 3-го	180
82) Арсенія Дмитриева	НЕВДАЩЕНКО.	240
83) Александра Николаева	СКРЯБИНА 2-го	300
84) Карла Карлова	КРАФТА.	120

Коллежскихъ секретарей:

85) Михаила Гаврилова	СЕРЕБРЯКОВА.	700
86) Ивана Леонтьева	ЛЕОНОВА.	180

Подпоручиковъ:

87) Семена Алексѣева	КАТКОВА.	360
88) Василия Степанова	ДЕМЧЕНКИ.	300
89) Григорія Александрова	ТУЧКОВА.	450
90) Михаила Григорьева	ИВАНОВА 6-го.	400
91) Николая Васильева	ВАСИЛЬЕВА.	180
92) Алексѣя Игнатьева	СЫЧЕВА.	180
93) Александра Васильева	МАСНИКОСА.	420
94) Василия Николаева	БАРАНОВА.	200
95) Федора Николаева	ПОНОМАРЕВА.	120
96) Константина Иванова	ГОЛЫНСКАГО.	200
97) Петра Федорова	БОДЯНСКАГО 1-го	120
98) Ивана Акимова	РОДИОНОВА.	120
99) Прапорщика Федора Иванова	ВОЛКОНСКАГО.	450

III. Дѣтямъ лицъ, вышедшихъ въ отставку и прослужившихъ въ морскомъ вѣдомствѣ офицерами 20 лѣтъ. руб.

100)	Адмирала Егора Иванова КОЛТОВСКАГО.	200
101)	Вице-адмирала Михаила Дмитриева ТЕБѢНЬКОВА.	930
102)	Контръ-адмирала Самуила Иванова МОФЕТА	450

Генераль-Маіоровъ:

103)	Александра Васильева БЕЛЛИ.	550
104)	Василія Гаврилова РЮМИНА	700
105)	Нила Михайлова ТИТОВА	550
106)	Статскаго совѣтника Ивана Федорова ПОЛИДОРОВА	1050

Капитановъ 1 ранга:

107)	Григорія Анастасьева РАФТОПУЛО	200
108)	Дмитрія Алексѣева ЛЕОНОВА.	550

Полковниковъ:

109)	Алексѣя Васильева КОЗОБИНА	200
110)	Михаила Митрофанова ЕЛМАНОВА.	200
111)	Николая Андреева ДАНДРИ	100

Капитановъ 2 ранга:

112)	Николая Спиридонова МИЛОНАСА	300
113)	Василія Яковлева РОЗЕНБЕРГА	800
114)	Ивана Васильева РЫБАЛЬСКАГО-БУТЕВИЧА.	650
115)	Петра Алексѣева ГОЛОВАЧЕВА.	200

Подполковниковъ:

116)	Александра Филипова ЛАПИНА.	700
117)	Владимира Иванова ПЕТРОВА.	200
118)	Степана Фадѣева ВОЛКОВА	700
119)	Петра Павлова АРБУЗОВА.	450
120)	Капитанъ-лейтенанта Лаврентія Алексѣева ЗАГОСКИНА.	900

Маіоровъ:

121)	Семена Прокофьева ОВОДА	300
122)	Максима Ильина КОНОВАЛОВА.	500
123)	Степана Агѣева БОЛЯНОВСКАГО.	550
124)	Козьмы Николаева БОРОДАВКИНА.	400
125)	Александра Федорова ТАБУНОВА.	400

Капитановъ:

126)	Владимира Иванова ЧУПРОВА.	200
127)	Дмитрія Яковлева СТЕПАНОВА	200
128)	Константина Харламова МАРАНДАКИ.	100
129)	Поручика Апполона Иванова ГЕНБАЧЕВА.	900

IV. Дѣтямъ лицъ, уволенныхъ отъ службы за ранами или увѣчьемъ.

130) Штабсъ-капитана Александра Федорова ГАУПТА . . . 200

131) Губернскаго секретаря Федора Львова ВИШНЯКОВА . . 180

Всего назначено *пятидесять три тысячи восемьсотъ восемьдесятъ* руб. сер. (53 880 руб. сер.)

За какое время назначены пособия на воспитаніе дѣтей.	Дворянъ потомственныхъ.		Дворянъ личныхъ.		Назначено пособій.		Итого.
	Число дѣтей.	Количество назначеннаго пособия.	Число дѣтей.	Количество назначеннаго пособия.	Первоначальнаго.	Дополнительнаго.	
<i>За майскую треть 1862 года.</i>	245	47 600	53	6280	21	110	53 880

ПРИКАЗЫ

УПРАВЛЯЮЩАГО МОРСКИМЪ МИНИСТЕРСТВОМЪ.

№ 104. С.-Петербургъ, 5-го іюля 1862

Его Императорское Высочество Генераль-Адмиралъ, желая дать прочное устройство рабочимъ силамъ Кронштадтскаго пароходнаго завода, предоставленіемъ нѣкоторыхъ преимуществъ тѣмъ изъ его мастеровыхъ и рабочихъ, которые, оказываясь *вполнѣ искусными и благонадежными*, соглашаются поступить на заводъ на сроки болѣе или менѣе продолжительные, поручилъ составить проектъ положенія о таковыхъ мастеровыхъ и рабочихъ означеннаго завода, принимаясь къ Высочайше утвержденнымъ 8-го марта и 13 іюня 1861 года положеніямъ о заводскихъ людяхъ вѣдомства министерства Финансовъ и Александровскаго главнаго механическаго завода Николаевской желѣзной дороги.

Составленный на семъ основаніи и одобренный Адмиралтействъ-совѣтомъ проектъ положенія о постоянныхъ мастеровыхъ и рабочихъ Кронштадтскаго пароходнаго завода, по всеподданнѣйшему моему докладу, въ 2 день сего іюля, удостоился Высочайшаго утвержденія, при чемъ Его Императорскому Величеству благоугодно было утвердить и отличительный металлическій знакъ, который постоянные мастераые и рабочіе означеннаго завода должны будутъ носить на верхней одеждѣ, на лѣвой сторонѣ груди.

Такое Высочайше утвержденное *Положеніе* о постоянныхъ мастеровыхъ и рабочихъ Кронштадтскаго пароходнаго завода, на основаніи 7-й статьи Общ. Обр. упр. мор. вѣд., съ приложеніемъ Высочайшаго утвержденного *рисунка* (*) вышеупомянутому отличительному знаку, а также утвержденной мною *табели* о числѣ постоянныхъ мастеровыхъ и рабочихъ завода, объявляю по Морскому вѣдомству, для свѣдѣнія, а по Кронштадтскому порту и тамошнему пароходному заводу — къ надлежащему исполненію и руководству, поручая г. исправляющему должность главнаго командира Кронштадтскаго порта сдѣлать распоряженіе о составленіи, согласно—съ 62 статьею означеннаго *Положенія*, по образованіи, изъ мастеровыхъ и рабочихъ Кронштадтскаго пароходнаго завода, *заводскаго товарищества*,—проекта *Положенія о вспомогательной кассѣ*, которая должна быть учреждена при заводѣ, для выдачи пособій и пенсій членамъ товарищества и ихъ семействамъ, и сей проектъ, вмѣстѣ съ своимъ на оный заключеніемъ, представить въ министерство.

Высочайше утвержденное *Положеніе* о постоянныхъ мастеровыхъ и рабочихъ Кронштадтскаго пароходнаго завода предоставляетъ мастеровымъ и рабочимъ сего завода положительныя выгоды, а именно: 1) плату, вполне соответствующую искусству и усердію каждаго изъ нихъ; 2) право получать часть этой платы, а въ нѣкоторыхъ случаяхъ и полную, во время болѣзни; 3) безвозмездное пользованіе отъ болѣзней въ госпиталѣ морскаго вѣдомства; 4) казенное помѣщеніе, за умеренную плату; 5) дозволеніе получать провіантъ, а также матеріалъ для одежды и инструменты изъ казенныхъ запасовъ, по цѣнамъ казеннаго заготовленія; 6) достаточныя пенсіи, на счетъ завода, въ случаѣ ранъ или увѣчья, полученныхъ на казенной работѣ, каковое преимущество распространено и на *учениковъ* завода; 7) возможность обучать своихъ дѣтей, на счетъ завода, въ заводской школѣ или въ мѣстныхъ приходскомъ и уѣзд-

(*) Рисунокъ знака разосланъ при приказѣ. Знакъ дѣлается изъ *желтой латуни*; на немъ на слова, а также изображенія якорей и короны должны быть вычеканены; къ задней же сторонѣ знака припаивается игла, на шарнирѣ, съ крючкомъ.

Знакъ сей носится на верхней одеждѣ, на лѣвой сторонѣ груди. Какъ матеріалы для одежды, которые могутъ получать мастеровые и рабочіе изъ коммисаріатской части порта будутъ состоять только изъ такихъ матеріаловъ, которые употребляются на обмундированіе нижнихъ чиновъ морскаго вѣдомства, то однообразная одежда постоянныхъ мастеровыхъ и рабочихъ Кронштадтскаго пароходнаго завода должна быть того же цвѣта и покрою какіе присвоены одеждѣ и головному убору нижнихъ чиновъ рабочихъ экипажей, за исключеніемъ: *кожардъ, погоновъ, выпушекъ, выстѣчекъ, галуновъ, нашивокъ и металлическихъ пуговицъ*, которыхъ имѣть не полагается; металлическія пуговицы могутъ быть замѣнены черными костяными или обыкновенными обтяжными пуговицами.

номъ училищахъ, а также въ техническихъ учебныхъ заведеніяхъ; и 8) значительное участіе завода въ составленіи капитала вспомогательной кассы.

Чрезъ это, настоящая мѣра будетъ одинаково полезна какъ для мастеровыхъ Кронштадтскаго пароходнаго завода, такъ и для самаго завода, ибо, обезпечивая существованіе первыхъ, она даетъ заводу возможность располагать мастеровыми и рабочими, дорожающими своимъ положеніемъ. А потому я требую, чтобы въ число постоянныхъ мастеровыхъ и рабочихъ Кронштадтскаго пароходнаго завода были принимаемы только такіе люди, которые будутъ вполне заслуживать сего, по своему искусству и благонадежности.

ПОЛОЖЕНІЕ О ПОСТОЯННЫХЪ МАСТЕРОВЫХЪ И РАБОЧИХЪ КРОНШТАДТСКАГО ПАРОХОДНАГО ЗАВОДА.

Глава I. О порядкѣ поступленія въ постоянные мастеровые и рабочие завода, о числѣ и подчиненности ихъ.

§ 1. Въ постоянные мастеровые и рабочие Кронштадтскаго пароходнаго завода поступаютъ свободные люди не иначе, какъ по найму и добровольнымъ условіямъ, заключаемымъ на сроки не болѣе пяти лѣтъ; по истеченіи сихъ сроковъ, условія могутъ быть возобновляемы. Во всемъ же, что касается до порядка: найма, производства платы, взысканій и прочихъ отношеній между постоянными мастеровыми и рабочими завода и заводоуправленіемъ, они подчиняются тѣмъ правиламъ, основаннымъ на узаконеніяхъ о личномъ наймѣ и о наймѣ мастеровыхъ и рабочихъ на фабрики и заводы (Св. Зак. изд. 1857 г. т. X, ч. I, к. IV, ст. 2201 — 2247 и т. XI, к. I, ст. 100—114), которыя уже утверждены Адмиралтействъ-совѣтомъ 30 ноября 1860 года, или впредь будутъ постановляемы, для найма временныхъ мастеровыхъ и рабочихъ въ адмиралтейства и на заводы морскаго вѣдомства (*).

Примѣчаніе. Заводъ не заключаетъ особыхъ письменныхъ условій съ каждымъ мастеровымъ или рабочимъ, но, согласно съ §§ 15 и 20 правилъ 30 ноября 1860 года, ведетъ о тѣхъ и о другихъ книги снабжаетъ ихъ разсѣтными книжками, установленной формы. Книги о мастеровыхъ и рабочихъ, а равно и списки объ ученикахъ должны быть содержимы въ постоянной исправности.

§ 2. Въ порядкѣ заводскаго производства, мастеровые суть тѣ, кои исполняютъ всѣ техническія и другія заводскія работы, требующія извѣстнаго знанія и навыка; сюда же относятся и тѣ должностные люди (служители), по частямъ: технической, хозяйственной и письменной, которые приняты будутъ по найму; рабочие же суть тѣ, кои занимаются по заводу разными не техническими, или вспомогательными работами.

(*) Циркуляръ Кораб. д-та 13 декабря 1860 г. № 19.

§ 3. Въ отношеніи прекращенія взаимныхъ обязательствъ между заводомъ и постоянными мастеровыми, служителями и рабочими наблюдается, что каждый изъ таковыхъ мастеровыхъ и служителей если не пожелаетъ оставаться въ заводской работѣ, долженъ предварить о семъ заводоуправленіе за *три мѣсяца* до истеченія договорнаго срока; а каждый изъ постоянныхъ рабочихъ за *мѣсяцъ*; неисполнившій этого обязательства признается согласившимся продолжать работы въ теченіе слѣдующаго года. Равнымъ образомъ и заводъ, безъ согласія такого наемника, не можетъ до срока отказать ему въ работѣ и обязуется предварить о прекращеніи договора: мастеровыхъ и служителей за *три*, а рабочихъ за *одинъ мѣсяцъ*, или, въ случаѣ немедленнаго увольненія—выдать не въ зачетъ платы: первымъ двумъ за *три*, а послѣднимъ за *одинъ мѣсяцъ*. Сверхъ сего, заводъ имѣетъ право немедленно уволить наемника и безъ сей выдачи жалованья, если онъ обвиняется въ преступленіи, или когда не можетъ быть терпимъ по дурному поведенію. Въ послѣднемъ случаѣ, для исключенія мастероваго или рабочаго, нужно, чтобы предосудительное поведеніе его было и прежде уже заявлено въ штрафной книгѣ. не менѣ двухъ разъ, по приговорамъ особо устанавливаемаго попечительнаго заводскаго приказа (§ 52).

§ 4. Поступая по добровольнымъ договорамъ и за свободно-условленную плату, *мастеровые, служители и рабочіе* получаютъ ее: *первые* въ видѣ *поденной заработной или условной задѣльной платы* (§§ 34, 35, 37—39 правилъ 30 ноября 1860 г.); въ счетъ задѣльной платы входитъ, по возможности, стоимость употребляемыхъ матеріаловъ и инструментовъ и учетъ за издѣлія бракованныя; *вторые*—въ видѣ *жалованья*, а *послѣдніе*—въ видѣ *поденной заработной платы или лишьскаго жалованья*.

§ 5. Въ IV главѣ правилъ 30 ноября 1860 г. постановлено какимъ взысканіямъ подвергается мастеровой или рабочей, за убытокъ или вредъ, причиненный заводу небрежнымъ исполненіемъ своей работы. Когда вредъ сей составляетъ одинъ вещественный ущербъ для завода, взысканіе ограничивается опредѣленнымъ вычетомъ изъ платы; но если неисполненіе мастеровымъ или рабочимъ обязанностей причинить вредъ другимъ лицамъ, тогда виновный подвергается законному отвѣту предъ судомъ гражданскимъ; наконецъ, въ случаѣ дѣйствій злонамѣренныхъ, виновный подлежитъ суду уголовному (§ 60 тѣхъ же правилъ).

§ 6. *Мастеровые* завода, а также *лица*, на коихъ возложенъ будетъ ближайшій за ними техническій надзоръ, и *рабочіе*, по роду занятій и искусству каждаго раздѣляются на *разряды*. Повышеніе изъ одного разряда въ другой и соединенное съ тѣмъ увеличеніе платы, а также увольненіе мастеровыхъ во временные отпуски, зависитъ отъ управляющаго заводомъ.

§ 7. Лица, отвѣчающія за удовлетворительность заводскихъ работъ, рекомендуютъ начальнику завода тѣхъ мастеровыхъ, которые по своему искусству и трудолюбію заслуживаютъ повышенія, а также указываютъ на извѣстныхъ имъ людей, которыхъ по основательному знанію ими мастерствъ желательно имѣть въ числѣ постоянныхъ мастеровыхъ завода.

§ 8. Если повышенія будутъ заслуживать многіе мастеровые, то преимущество отдается *искуснѣйшему*, а при равенствѣ знанія, тому, который долѣе другихъ находится въ числѣ *постоянныхъ* заводскихъ или адмиралтейскихъ мастеровыхъ морскаго вѣдомства.

§ 9. Постоянные мастеровые избираются преимущественно изъ *учениковъ*, обучавшихся мастерствамъ въ заводскихъ и адмиралтейскихъ мастерскихъ морскаго вѣдомства.

Но въ случаѣ необходимости и если того требовать будетъ польза службы, дозволяется принимать въ число мастеровыхъ и лицъ, не состоявшихъ въ числѣ означенныхъ учениковъ, но вполне знающихъ свое ремесло и доказавшихъ это знаніе на испытаніи.

§ 10. Въ *постоянные мастеровые*, безъ особо уважительныхъ причинъ, не дозволяется принимать людей, имѣющихъ болѣе сорока пяти лѣтъ отъ роду; исключеніе изъ сего правила допускается только въ пользу тѣхъ изъ мастеровыхъ, состоявшихъ уже на казенной службѣ, которые извѣстны знаніемъ своего дѣла и притомъ сохранили свои физическія силы.

§ 11. Число *постоянныхъ мастеровыхъ* и *рабочихъ* соразмѣрится съ количествомъ постоянныхъ ежегодно повторяющихся работъ. Оно утверждается Управляющимъ Морскимъ министерствомъ.

§ 12. Вакансіи, открывающіяся въ опредѣленномъ, на основаніи предыдущаго §, комплектѣ постоянныхъ мастеровыхъ и рабочихъ Кронштадтскаго пароходнаго завода, не слѣдуетъ считать должностными быть непременно замѣщенными. Замѣщеніе ихъ имѣетъ мѣсто только въ слѣдующихъ случаяхъ: когда по ходу заводскихъ работъ, дѣйствительно необходимо имѣть то число постоянныхъ мастеровыхъ и рабочихъ, которое опредѣлено комплектомъ, или когда на поступленіе въ число постоянныхъ мастеровыхъ завода есть достойные, во всѣхъ отношеніяхъ, кандидаты, изъ учениковъ адмиралтейскихъ и заводскихъ мастерскихъ морскаго вѣдомства, хотя бы и не имѣлось особенной надобности въ наимѣ постоянныхъ мастеровыхъ.

§ 13. Кромѣ постоянныхъ мастеровыхъ и рабочихъ, заводъ имѣетъ *временныхъ мастеровыхъ и рабочихъ*, а также *учениковъ*.

§ 14. Временные мастеровые и рабочіе, на основаніи правилъ о нихъ 30 ноября 1860 г., нанимаются, по мѣрѣ дѣйствительной въ нихъ надобности, когда постоянныхъ мастеровыхъ и рабочихъ оказывается недостаточно, для своевременнаго исполненія всѣхъ предстоящихъ заводу работъ.

§ 15. Въ ученики завода, на основаніи правилъ о приѣмѣ ихъ (Пол. Адм.-совѣта 6 іюня 1862 г. ст. 22571) принимаются мальчики, имѣющіе отъ роду не менѣе *четырнадцати лѣтъ* и преимущественно обученные *грамотѣ, счисленію и нѣскольکو черченію или рисованію*. Также отдается преимущество предъ прочими желающими поступить въ число означенныхъ учениковъ: *во-первыхъ, дѣтямъ мастеровыхъ и рабочихъ, служащихъ и служившихъ на Кронштадтскомъ пароводномъ заводѣ, а также на прочихъ заводахъ и въ адмиралтействахъ морскаго вѣдомства и, во-вторыхъ, дѣтямъ лицъ, состоящихъ или состоявшихъ вообще на службѣ по морскому вѣдомству.*

§ 16. За исключеніемъ учениковъ, въ заводскія работы могутъ быть принимаемы *одни взрослые мастеровые и рабочіе*, а именно имѣющіе отъ роду 19 и болѣе лѣтъ; ученики же допускаются только къ такимъ работамъ, которыя свойственны ихъ возрасту и соотвѣтствуютъ ихъ силамъ.

§ 17. *Мастеровые ученики и рабочіе* завода, въ частномъ ихъ быту, состоятъ наравнѣ съ прочими обывателями порта, въ вѣдѣніи городской полиціи; во время же работъ подъ главнымъ начальствомъ управляющаго заводомъ и въ непосредственномъ распоряженіи и полномъ повнновеніи у тѣхъ лицъ, подъ ближайшимъ надзоромъ которыхъ они работаютъ.

§ 18. Постоянные мастеровые и рабочіе росписываются, для дѣйствія, на случай пожара на заводѣ. Посему они, время отъ времени, въ дни, свободные отъ работъ, приучаются къ дѣйствію пожарными инструментами.

Глава II. О правахъ и преимуществахъ, предоставляемыхъ постояннымъ мастеровымъ и рабочимъ Кронштадтскаго пароводнаго завода.

За особенныя заслуги, открытія и изобрѣтенія.

§ 19. Управляющему заводомъ предоставляется право, въ поощреніе должностныхъ лицъ и мастеровыхъ къ трудолюбію и искусству, равно за особенныя заслуги, открытія или изобрѣтенія ходатайствовать о наградѣ ихъ кафтанами, медалями и единовременными денежными выдачами.

Въ случаѣ болѣзни.

§ 20. Постояннымъ мастеровымъ и рабочимъ, въ случаѣ болѣзни, предоставляется право поступать, для леченія, въ мѣстную госпиталь морскаго вѣдомства и получать тамъ врачебную помощь и довольствіе, *безвозмездно, на счетъ казны, въ продолженіи двухъ мѣсяцевъ*. Въ это время холостымъ, безсмейнымъ мастеровымъ и рабочимъ *плата прекращается*; но тѣмъ изъ нихъ, которые имѣютъ на своемъ попеченіи родителей или ближайшихъ родственниковъ, если объ этомъ положительно будетъ извѣстно заводскому начальству,

выдается одна треть: женатымъ, бездѣтнымъ, половина, а жена-
тымъ, съ дѣтьми — двѣ трети жалованья или поденной рабочей
платы. Пользованіе въ госпиталѣ долѣе двухъ мѣсяцевъ произво-
дится на счетъ казны лишь въ особо уважительныхъ случаяхъ. Но
если болѣзнь была послѣдствіемъ заводскихъ занятій, то заболѣв-
шій содержится въ госпиталѣ, на счетъ казны, до совершеннаго вы-
здоровленія.

§ 21. Размѣръ удовлетворенія больныхъ постоянныхъ мастеро-
выхъ и рабочихъ платою, въ тѣхъ случаяхъ, когда они, получивъ
ушибы или рамы, становятся временно-неспособными къ работѣ, но
пользуются не въ госпиталь, а на своихъ квартирахъ, на свой счетъ,
увеличивается — холостымъ до $\frac{1}{2}$; женатымъ до $\frac{2}{3}$, а женатымъ
семейнымъ до $\frac{3}{4}$ полного суточного жалованья или платы, а въ
особо уважительныхъ случаяхъ, съ разрѣшенія каждый разъ началь-
ника завода, имъ производится и полная плата, доколѣ не выздо-
ровѣютъ, но не свыше однакоже шести мѣсяцевъ.

§ 22. По ходатайству лицъ, непосредственно заведывающихъ ма-
стеровыми и рабочими, тѣмъ изъ нихъ, которые, отличаясь при-
мѣрнымъ усердіемъ, исправностью и добросовѣтностью въ рабо-
тахъ, будутъ чувствовать себя не совсемъ здоровыми и вслѣдствіе
того нуждаться, для восстановленія своихъ силъ, въ кратковремен-
номъ отдышѣ, можетъ быть дозволяемо, съ особаго каждый разъ
разрѣшенія управляющаго Кронштадтскимъ пароходнымъ заводомъ,
по принадлежности, оставаться въ первые три дня болѣзни на квар-
тирѣ и получать полную плату.

Относительно платы въ нерабочее время.

§ 23. Въ дни рожденія и тезоименитства Его Императорскаго Ве-
личества постоянные мастерские и рабочіе Кронштадтскаго паро-
ходнаго завода получаютъ полную поденную рабочую плату.

§ 24. Для говѣнія, мастерские и рабочіе увольняются отъ работъ,
въ одинъ изъ постовъ, по ближайшему усмотрѣнію заводууправле-
нія и по очереди, на пятницу и субботу; причитающаяся имъ за
эти дни плата выдается сполна.

По полученію провіанта и одежды изъ казенныхъ запасовъ.

§ 25. Постоянные мастерские и рабочіе Кронштадтскаго паро-
ходнаго завода могутъ получать провіантъ изъ казны, по цѣнамъ
казеннаго заготовленія, каковой провіантъ выдается имъ, за на-
личныя деньги или въ счетъ рабочей платы, изъ комиссаріат-
ской части Кронштадтскаго порта.

§ 26. На томъ же основаніи, они могутъ получать казенное помѣ-
щеніе, если отводъ его окажется возможнымъ, а также необходи-
мые для нихъ инструменты изъ заводскаго запаса, и однообразную
одежду или матеріалъ для таковой одежды изъ Коммиссаріатской
части Кронштадтскаго порта. Вообще же постоянные мастерские

и рабочіе Кронштадтскаго пароходнаго завода носятъ на верхней одеждѣ, на лѣвой сторонѣ груди, установленный отличительный металлическій знакъ.

Относительно службы въ государственномъ ополченніи.

§ 27. *Постоянные мастеровые* завода, во все время нахожденія ихъ въ этомъ званіи, освобождаются отъ службы въ Государственномъ ополченіи; но, во время войны, могутъ быть, если встрѣтятся въ томъ надобность, вооружены и употреблены на защиту Кронштадтскаго порта. Преимущество это не распространяется на постоянныхъ рабочихъ завода.

Вслѣдствіе полученія на работѣ ушиба, раны или увѣчья.

§ 28. *Постояннымъ мастерамъ и рабочимъ, а также ученикамъ* Кронштадтскаго пароходнаго завода, лишившимся возможности продолжать заводскія работы отъ *ушиба, раны или увѣчья*, на сихъ работахъ полученнаго, а также: *вдовамъ и сиротамъ* мастеровыхъ и рабочихъ, лишившихся жизни на тѣхъ работахъ, или отъ *ушиба, раны или увѣчья*, на оныхъ полученнаго, *производится пенсія на счетъ завода*, изъ суммъ, ассигнуемыхъ на содержаніе и дѣйствіе сего завода.

§ 29. Пенсіи назначаются главнымъ командиромъ Кронштадтскаго порта, по представленіямъ управляющаго заводомъ.

§ 30. Къ представленіямъ слѣдуетъ прилагать:

А) При испрошеніи пенсій мастерамъ, рабочимъ и ученикамъ.

1) Актъ о томъ, что дѣйствительно мастеровой, ученикъ или рабочій получилъ ушибъ, рану, увѣчье, или другое какое-либо поврежденіе въ организмъ, находясь на казенной работѣ; актъ сей долженъ быть подписанъ тѣми чинами завода, которые были очевидцами несчастнаго случая.

2) Медицинское свидѣтельство въ томъ: можетъ ли таковой мастеровой, ученикъ или рабочій продолжать заводскія работы, и если нѣтъ, то въ достаточной или въ малой степени онъ способенъ еще снискивать себѣ пропитаніе собственными трудами, а также слѣдуетъ ли его отнести къ числу неизлечимо больныхъ или нѣтъ.

Это свидѣтельство выдается за подписью заводскаго врача и одного изъ заводскихъ чиновъ по технической части, подъ личною ихъ отвѣтственностью за справедливость всего показаннаго въ свидѣтельствѣ.

Б) При испрошеніи пенсій вдовамъ и сиротамъ.

1) Актъ о томъ, что дѣйствительно мастеровой или рабочій лишился жизни отъ ушиба, раны, увѣчья или другаго какого либо поврежденія въ организмъ, полученнаго имъ во время нахожденія его на казенной работѣ; актъ сей долженъ быть подписанъ тѣми чинами завода, которые были свидѣтелями полученія мастеровымъ того или другаго поврежденія, и имѣть медицинское удостовѣреніе

въ томъ, что смерть дѣйствительно послѣдовала вслѣдствіе ушибъ, раны или увѣчья, а не отъ другихъ причинъ.

и 2) Метрическія свидѣтельства: о смерти мужа или отца, о бракѣ и о рожденіи и крещеніи дѣтей.

§ 31. Пенсіи мастеровымъ, ученикамъ и рабочимъ назначаются въ размѣрахъ, опредѣленныхъ въ помѣщаемой вслѣдъ за симъ табели.

Кому.	Р а з р я д ы п е н с і и .				
	1.	2.	3.	4.	5.
Лишившимся зрѣнія.	Лишившимся жизни, или двухъ членовъ, или получившимъ такую рану, увѣчье или другого рода поврежденіе въ организмъ, которыя требуютъ постоянного ухода за увѣчнымъ посторонняго лица.	Лишившимся одного члена, или получившимъ рану, увѣчье или другого рода поврежденіе въ организмъ, которыя хотя и лишаютъ возможности снискивать себѣ пропитаніе собственными трудами, но не требуютъ постоянного ухода за увѣчнымъ посторонняго лица.	Получившимъ рану, увѣчье или другого рода поврежденіе въ организмъ, которыя, не дозволяя оставаться въ работѣ на заводѣ, не отнимаютъ однако возможности снискивать пропитаніе собственными трудами, хотя въ малой степени.	Получившимъ увѣчье, рану, ушибы, ожоги и т. п., которыя, не дозволяя оставаться въ работѣ на заводѣ, не отнимаютъ однако возможности снискивать пропитаніе собственными трудами, въ достаточной степени.	
В ъ г о д ъ					
Мастеровому.	140 р.	120 р.	80 р.	60 р.	40 р.
Рабочему. .	105	90	60	45	30
Ученику. . .	70	60	40	30	20
Пенсіи этихъ двухъ разрядовъ, въ тѣхъ случаяхъ, когда пенсіонеръ не можетъ быть причисленъ къ числу лицъ неизлечимо больныхъ назначаются временно, до выздоровленія.					

§ 32. Пенсіи мастеровымъ и рабочимъ назначаются со дня прекращенія имъ выдачи жалованья или платы.

§ 33. Пенсіи семействамъ пенсіонеровъ *трехъ первыхъ разрядовъ*, если бракъ совершенъ былъ до полученія ими увѣчья, опредѣляются на основаніи слѣдующихъ правилъ: 1) вдова бездѣтная, или имѣющая дѣтей, которымъ по ихъ возрасту, или по другимъ причинамъ пенсіи не слѣдуетъ, получаетъ *половину* той пенсіи, которая слѣдовала ея мужу въ день его смерти или которою онъ уже пользовался; 2) вдовѣ съ дѣтьми, имѣющими право на пенсію, прибавляется къ половинѣ *одна треть* другой половины на каждого сына или дочь, такъ что имѣющая *трехъ малолѣтнихъ дѣтей* и болѣе получаетъ *полную* пенсію.

§ 34. Пенсія выдается нераздѣльно матери съ дѣтьми, т. е. всему оставшемуся на ея попеченіи семейству.

§ 35. Буде кому изъ дѣтей нужно будетъ назначить пенсію отдѣльно, то таковому производится одинъ равный съ прочими дѣтьми участокъ изъ той части, которая на ихъ долю прибавлена къ половинѣ пенсіи матери (§ 33).

§ 36. Если одно лице изъ семейства, получившаго пенсію, потеряетъ право на пособіе, то производство той части пенсіи, которая слѣдовала бы ему, еслибъ оно получало оную отдѣльно, прекращается, а оставшая пенсія выдается прочимъ *нераздѣльно* также до прекращенія правъ каждого изъ нихъ.

§ 37. Малолѣтныя дѣти, оставшіеся по смерти пенсіонера *безъ матери*, получаютъ изъ принадлежавшей отцу ихъ въ день смерти пенсіи каждый *одну четвертую часть*, такъ, что четверо или болѣе вмѣстѣ получаютъ *полную* пенсію.

§ 38. Если семейство оставшееся безъ матери (§ 37) состоитъ болѣе, нежели изъ *четырехъ* дѣтей, то на счетъ каждого выдается изъ полной пенсіи *равная* доля.

§ 39. Пенсіи, опредѣленныя малолѣтнимъ дѣтямъ по § 33, при жизни матерей, не увеличиваются по смерти сихъ послѣднихъ, на основаніи § 37.

§ 40. Производство полной пенсіи, опредѣленной для членовъ одного семейства, прекращается тогда только, когда сіе семейство, отъ постепеннаго исключенія членовъ изъ числа пенсіонеровъ, уменьшится до *трехъ* лицъ, но не прежде.

§ 41. Дѣтямъ, конхъ матери будутъ лишены права на пенсію по нетрезвому или развратному поведенію, пенсіи опредѣляются какъ круглымъ сиротамъ, сообразно правиламъ, изложеннымъ въ §§ 37 и 38.

§ 42. Пенсіи вдовамъ и дѣтямъ назначаются со дня подачи ими, или опекунами малолѣтнихъ, о томъ прошеній, на имя управляющаго Кронштадтскимъ пароходнымъ заводомъ.

§ 43. Пенсіи прекращаются: *самимъ пенсіонерамъ и ихъ вдовамъ*: 1) смертію; 2) осужденіемъ по судебному приговору къ наказанію, сопряженному съ потерей всѣхъ особенныхъ, лично и по состоянію присвоенныхъ правъ и преимуществъ; 3) уличеніемъ въ нетрѣзвомъ или развратномъ образѣ жизни, а также въ прошеніи милости; 4) поступленіемъ въ богадѣльню, на счетъ казны; и 5) вступленіемъ вдовъ въ новый бракъ; и *дѣтми*: смертію, поступленіемъ въ казенное воспитательное заведеніе и достиженіемъ: мальчиками 14-ти, а дѣвочками 15-ти лѣтъ отъ роду.

§ 44. Увѣчные и одержимыя неизлечимыми болѣзнями дѣти, не имѣющія способовъ къ своему пропитанію, пользуются пенсіею по смерти.

§ 45. На полученіе пенсій выдается свидѣтельство, за подписью главнаго командира Кронштадтскаго порта, на простой бумагѣ, съ бланкою и приложеніемъ казенной печати. Въ случаѣ смерти пенсіонера и пенсіонерки, а также — потери ими права на полученіе пенсій, на ихъ обязанности и ихъ ближайшихъ родственниковъ и мѣстной полиціи лежитъ возвращеніе означенныхъ свидѣтельствъ къ главному командиру Кронштадтскаго порта, который, получивъ оныя, дѣлаетъ распоряженіе объ исключеніи лицъ кому тѣ свидѣтельства принадлежали изъ числа пенсіонеровъ или пенсіонерокъ Кронштадтскаго пароводнаго завода.

§ 46. Пенсіи выдаются пенсіонерамъ и пенсіонеркамъ, живущемъ въ Кронштадтѣ, изъ тамошняго портового казначейства, а въ другихъ мѣстахъ Имперіи изъ мѣстныхъ уѣздныхъ казначействъ, по третямъ года или по мѣсячно, согласно желанію пенсіонеровъ, за истекшее время.

§ 47. Пенсіи, слѣдующія къ выдачѣ изъ уѣздныхъ казначействъ передаются въ департаментъ Государственнаго казначейства, для перевода оныхъ къ отпуску изъ подлежащаго уѣзднаго казначейства. При выдачѣ сихъ пенсій не производится вычета процентовъ, установленнаго общими узаконеніями.

§ 48. При предъявленіи въ казначейство свидѣтельствъ на полученіе пенсій самими пенсіонерами и пенсіонерками или ихъ повѣренными должно быть представляемо, *каждый разъ*, удостовѣреніе мѣстной полиціи, что означенныя въ тѣхъ свидѣтельствахъ лица находятся въ живыхъ и не потеряли права на пенсію.

Глава III. О заводскомъ товариществѣ.

§ 49. Въ видахъ упроченія связи между заводомъ и работающими въ ономъ людьми и для поощренія сихъ послѣднихъ къ заводскому

труду, учреждается *Заводское товарищество*, которое имѣть цѣлью: попеченіе о нихъ въ болѣзни, старости и при домашнихъ несчастіяхъ; призрѣніе вдовъ и сиротъ; распространеніе между заводскими людьми нравственности; успѣшнѣйшій разборъ возникающихъ по работамъ несогласій, и вообще мѣры, для благосостоянія заводскихъ людей полезныя.

§ 50. Въ члены товарищества поступаютъ всѣ постоянно служащіе и работающіе въ заводѣ служители, мастеровые и рабочіе, которые поступаютъ на работу *не меньше какъ ни годъ*; поденщики же и вообще работники временные къ товариществу не принадлежать и преимуществами его не пользуются.

§ 51. Заводоуправленіе оказываетъ членамъ товарищества слѣдующія пособія: 1) содержитъ школу, для бесплатнаго обученія *Закоу Божію, чтенію, письму и арифметикѣ* дѣтей мастеровыхъ и рабочихъ, или посылаетъ ихъ учиться въ мѣстныя приходское, уѣздное или портовое училище, внося въ случаѣ надобности, за нихъ плату за право посѣщать означенныя училища, изъ суммы, отпускаемой на содержаніе и дѣйствіе завода; 2) содержитъ врача, 3) выдаетъ пособія больнымъ, какъ означено въ §§ 20, 21 и 22 настоящаго положенія; и 4) участвуетъ въ составленіи *Вспомогательной кассы*, о коей сказано будетъ ниже.

§ 52. Для завѣдыванія дѣлами товарищества учреждается *Заводскій попечительный приказъ*.

§ 53. Приказъ состоитъ изъ предсѣдателя, назначаемаго капитаномъ надъ Кронштадтскимъ портомъ, изъ лицъ, служащихъ при заводѣ, и *четырехъ* членовъ, избираемыхъ на *три* года всѣми членами Заводскаго товарищества, изъ среды своей и преимущественно изъ мѣстныхъ домохозяевъ.

Примѣчаніе. Поденщики и вообще мастеровые и рабочіе, нанявшіеся безъ опредѣленія сроковъ, не будучи членами товарищества, въ семь избранія не участвуютъ, но подчиняются однакоже разбирательству приказа, въ случаѣ споровъ и недоразумѣній.

§ 54. Приказу подлежатъ:

а) Попечительство о заводскомъ товариществѣ.

б) Завѣдываніе Вспомогательною кассою и наблюденіе за исправнымъ поступленіемъ слѣдующихъ въ нее взносовъ; счетоводство по оной и отчетность.

в) Удостовереніе въ неспособности членовъ товарищества, участвующихъ въ составленіи кассы, продолжать заводскія работы, вовсе или временно и присужденіе, вслѣдствіе сего, временныхъ или ежегодныхъ пособій изъ вспомогательной кассы, по правиламъ, въ положеніи о сей кассѣ установленнымъ.

г) Призрѣніе вдовъ и сиротъ членовъ товарищества, участвовавшихъ въ составленіи кассы, и назначеніи имъ пособій, по правиламъ оной.

д) Рассмотрѣніе и обсужденіе недоразумѣній и споровъ, могущихъ возникнуть между заводоуправленіемъ и работающими въ ономъ людьми, относительно: исполненія работъ, удовлетворенія платою, вычетовъ, штрафовъ и соблюденія общеустановленнаго по заводу порядка.

Недовольный постановленіемъ приказа имѣетъ право приносить о семъ жалобу въ теченіи мѣсяца капитану надъ Кронштадтскимъ портомъ, который окончательно ее разрѣшаетъ; но если въ теченіе мѣсяца таковой жалобы не поступило, то она болѣе не принимается.

§ 55. Если участвующіе въ товариществѣ усмотрятъ, что избраные ими члены заводскаго попечительнаго приказа не ограждаютъ ихъ пользъ, то, по поступившей о томъ жалобѣ, не менѣе какъ отъ половины людей, составляющихъ товарищество, можетъ быть допущено, по надлежащемъ рассмотрѣніи жалобы въ конторѣ надъ Кронштадтскимъ портомъ, новое избраніе и прежде установленнаго § 53 *трехмѣсячнаго* срока.

§ 56. Дѣла въ приказѣ ведутся словесно и разрѣшаются большинствомъ голосовъ, а рѣшенія кратко записываются въ протоколъ.

§ 57. Члены приказа, избранные заводскими людьми, получаютъ за свой трудъ вознагражденіе изъ остатковъ вспомогательной кассы, по общему приговору членовъ товарищества.

§ 58. Дѣти членовъ товарищества обучаются, на счетъ завода, какъ сказано въ § 51 § настоящаго положенія: или въ школѣ, содержимой заводомъ или въ мѣстныхъ училищахъ: приходскомъ, уѣздномъ или портовомъ и не подлежатъ за сіе никакой обязательной службѣ на заводѣ; но тѣ изъ учениковъ завода, которые поступятъ, по добровольному согласію родителей или воспитателей, на счетъ

завода, въ *спеціальныя техническія училища* или заведенія должны, за обученіе въ сихъ училищахъ или заведеніяхъ, прослужить заводу, со дня окончанія ученія, *пять лѣтъ*, или же выплатить заводу сумму, употребленную на ихъ обученіе.

Глава IV. О вспомогательной кассѣ и о пособіяхъ изъ оной.

§ 59. Вспомогательная касса составляется: а) вычетомъ отъ 2 и не болѣе 3% изъ получаемого каждымъ членомъ товарищества платы или жалованья; б) взносомъ отъ завода суммы, равной итогу всѣхъ вычетовъ, поступившихъ въ теченіе года съ заводскихъ людей, участвующихъ въ кассѣ; в) штрафными вычетами, взыскиваемыми съ заводскихъ людей, за неисполненіе ими обязанностей по заводу; г) добровольными приношеніями въ видѣ дара или по духовнымъ завѣщаніямъ; и е) другими источниками, которые заводъ признаетъ возможнымъ предоставить или само товарищество изыскать.

Примѣчаніе. Къ вычетамъ въ пользу кассы, не причисляются тѣ денежныя взысканія, которыя налагаются за причиненный заводу вещественный ущербъ.

§ 60. Пособія изъ вспомогательной кассы назначаются въ мѣрѣ способствъ оной: а) самимъ членамъ товарищества; б) ихъ вдовамъ; и в) дѣтямъ.

§ 61. Пособія изъ вспомогательной кассы производятся *постоянныя* или *временныя*. Къ *постояннымъ* пособіямъ относятся пенсіи: а) самимъ членамъ товарищества; б) ихъ вдовамъ; в) дѣтямъ. *Временныя* пособія выдаются: а) больнымъ членамъ товарищества и ихъ семьямъ, по минованіи двухмѣсячнаго срока содержанія въ госпиталяхъ на счетъ завода; б) уволеннымъ вовсе отъ работъ по болѣзнямъ, безъ пенсій; в) въ нѣкоторыхъ чрезвычайныхъ случаяхъ.

§ 62. Согласно съ сими главными основаніями должно быть составлено и утверждено Морскимъ министерствомъ подробное о вспомогательной кассѣ положеніе, въ коемъ имѣютъ быть опредѣлены: порядокъ завѣдыванія и управленія кассою, порядокъ отчетности и выдачи ежегодныхъ и временныхъ пособій, размѣръ тѣхъ и другихъ, сроки выслуги, случаи, дающіе право на пособія и всѣ относящіяся къ сему подробности.

Примѣчаніе. Съ утвержденія такового положенія и введенія его въ дѣйствіе должны начаться и самыя взносы въ кассу.

ТАБЕЛЬ О ЧИСЛѢ ПОСТОЯННЫХЪ МАСТЕРОВЫХЪ И

КАКИХЪ РАЗРЯДОВЪ.		Причисленіе центральнаго завода къ заводу.	Въ мастер				
			Модельн.	Литейн.	Металло-токарной и слесарной.	Кузнечной.	
Ч и с л о							
Указателей.	{	1-го разряда. . .	—	—	1	2	1
		2 —	1	1	1	3	1
		3 —	1	3	5	12	4
		4 —	1	4	5	15	4
		5 —	—	5	2	15	5
Мастеровыхъ.	{	3 —	—	5	2	15	5
		4 —	2	3	4	15	5
		5 —	—	4	4	10	4
		6 —	—	2	3	2	3
		Старшинъ . . .	—	—	—	—	—
Рабочихъ.	{	1-го разряда. . .	—	—	—	—	—
		2 —	—	—	—	—	—
Итого. . .		5	24	30	74	32	

Всего. { Мастерскихъ. . .
 { Рабочихъ.

П Р И М Ъ

1) Вакансія, открывающаяся въ опредѣленномъ настоящемъ таблицей комплектѣ мастерскими. Замѣненіе ихъ имѣетъ мѣсто только въ слѣдующихъ случаяхъ: когда, по мастерскимъ и рабочимъ, которое опредѣлено въ таблицѣ или когда, на поступленіе изъ нихъ, изъ учениковъ адмиралтейскихъ или заводскихъ мастерскихъ Морского Вѣдомства.

2) Число постоянныхъ мастерскихъ по мастерствамъ и разрядамъ можетъ быть общее число мастерскихъ не превышаетъ 238, а ее второму — назначеніе высшей изъ заводскихъ издѣлій.

3) Мастерства одного мастерства, въ случай надобности могутъ быть употреблены

РАБОЧИХЪ КРОНИШТАДСКАГО И РОХОДНАГО ЗАВОДА.

С К Л А Д Ы.						И м ѣ п л а т ы.											
Железнодорож.	Машинной.	Галантерейно-чечной и швейной.	Для разныхъ работъ по заводу.	Для четырехъ мастерскихъ.	Для стеновой ст.	О д н о м ѣ.		В ѣ с ѣ.		Руб.	Коп.	Руб.	Коп.	Руб.	Сеп.		
						Въ день.	Въ годъ, считая въ снѣгѣ 280 рабочихъ дней.	Руб.	Коп.							Руб.	Сеп.
а в г о с т ь.						Руб. Коп. Руб. Коп. Руб. Сеп.											
1	—	—	—	—	—	2	—	560	—	—	—	—	—	2.800	—		
1	1	—	—	—	—	1	75	400	—	—	—	—	—	4.410	—		
6	2	—	—	—	—	1	35	378	—	—	—	—	—	12.474	—		
6	2	—	—	—	—	1	20	336	—	—	—	—	—	12.432	—		
10	3	1	—	—	—	1	10	308	—	—	—	—	—	12.628	—		
10	3	1	—	—	—	1	—	280	—	—	—	—	—	12.600	—		
10	3	—	—	—	—	—	—	90	252	—	—	—	—	8.820	—		
10	2	1	—	—	—	—	—	60	168	—	—	—	—	5.544	—		
—	—	—	1	—	—	—	—	50	—	—	—	—	—	—	—		
—	—	—	—	—	—	—	или въ	саль 43	руб.	540	—	—	—	540	—		
—	—	—	5	4	12	—	или въ	саль 43	руб.	—	—	—	—	—	—		
—	—	—	—	—	—	—	или въ	саль 48	руб.	216	—	—	—	4.596	—		
—	—	—	15	—	—	—	или въ	саль 40	руб.	—	—	—	—	—	—		
—	—	—	—	—	—	—	или въ	саль 42	руб.	144	—	—	—	2.160	—		
34	16	3	21	4	12	—	—	—	—	—	—	—	—	78 944	—		

238 }
 37 } 273.

Ч А Н І Я.

ромыхъ и рабочихъ, не слѣдуетъ считать должностными быть непрерывно замѣнѣ заводскихъ работъ, действительно необходимо имѣть то число постоянныхъ мастеровыхъ и рабочихъ, которое опредѣлено въ таблицѣ или когда, на поступленіе изъ нихъ, изъ учениковъ адмиралтейскихъ или заводскихъ мастерскихъ Морского Вѣдомства, хотя бы и не имѣлось особенной надобности въ наймѣ постоянныхъ мастерскихъ, бывше или меньше опредѣленного въ сей таблицѣ, лишь бы, въ первомъ случаѣ, платя большому числу мастерскихъ вело къ сокращенію числа ихъ вообще и уменьшенію на работы и по другимъ мастерствамъ.

4) Сумма, необходимая для удовлетворенія платою постоянныхъ мастеровыхъ и рабочихъ Кронштадтскаго Пароходнаго Завода, требуется по счѣтамъ сего завода въ первый годъ въ размѣрѣ опредѣленномъ табелью, а въ послѣдующіе на наличное число тѣхъ и другихъ, но не свыше суммы, исчисленной по настоящей табели, т. е. не болѣе 78944 руб. сер.

5) Наемъ *временныхъ* мастеровыхъ и рабочихъ, необходимыхъ для завода, въ дополнение къ *постояннымъ*, производится на основаніи правилъ, утвержденныхъ на сей предметъ Адмиралтействъ-Совѣтомъ 30 Ноября 1860 года. Плата этимъ мастеровымъ и рабочимъ опредѣляется на точномъ основаніи 2 и 3 статьи циркуляра Кораблестроительнаго Департамента отъ 13 Декабря 1860 года за № 19, при которомъ означенныя правила опубликованы. При этомъ наблюдается, чтобы разница въ платѣ однимъ мастеровымъ и рабочимъ отъ другихъ, близко подходящихъ другъ къ другу, по искусству, усердію или благонадежности не была менѣе 5 к. сер., ибо известно опытомъ, что слишкомъ большое разнообразіе въ величинѣ заработной платы, въ окончательномъ результатѣ, ведетъ къ переплатамъ, да и отчетность чрезъ это слишкомъ усложняется.

№ 105. С.-Петербургъ, 12-го іюля 1862.

Во 2 и 3-мъ §§ положенія о наказаніяхъ исправительныхъ (приложеніе къ 224 ст. кн. I св. мор. утол. пост.) указаны въ числѣ дисциплинарныхъ взысканій, коимъ могутъ быть подвергаемы нижніе чины, два вида ареста: *простой арестъ* и арестъ *съ содержаніемъ на хлѣбѣ и водѣ*; отъ содержанія на хлѣбѣ и водѣ изъемяются нижніе чины имѣющіе особенныя права состоянія, или права службою приобрѣтенныя.

Дабы предоставить начальствующимъ лицамъ болѣе способовъ употреблять въ подлежащихъ случаяхъ означенную мѣру взысканія, устроены въ портахъ при казарменныхъ помѣщеніяхъ особыя камеры для одиночнаго содержанія провиняющихся нижнихъ чиновъ.

Вслѣдствіе чего и по соглашенію съ г. Военнымъ Министромъ предлагаю принять по Морскому вѣдомству къ надлежащему руководству, впредь до изданія новаго положенія о дисциплинарныхъ взысканіяхъ, слѣдующія правила о наказаніи нижнихъ чиновъ арестомъ:

I. На основаніи положенія объ исправительныхъ наказаніяхъ (§§ 2 и 3 прилож. къ 224 ст. 1 кн. св. мор. утол. пост.) начальствующія лица могутъ подвергать нижнихъ чиновъ наказанію арестомъ съ одиночнымъ содержаніемъ въ особые устроенные для сего камеры.

II. Наказаніе арестомъ имѣетъ два вида: *простой арестъ* и арестъ *съ содержаніемъ на хлѣбѣ и водѣ*.

III. Нижніе чины, имѣющіе особыя права состояній и нижніе чины, изъятые отъ тѣлеснаго наказанія, по правамъ, службою приобрѣтеннымъ, (§ 2 прилож. къ 224 ст. 1 кн. св. мор. утол. пост.) не подвергаются наказанію *арестомъ съ содержаніемъ на хлѣбѣ и водѣ*.

IV. Для *простаго ареста* назначаются слѣдующія степени:

- 1) На время однихъ сутокъ.
- 2) На время до двухъ сутокъ.
- 3) На время до трехъ сутокъ.
- 4) На время отъ трехъ до шести сутокъ.
- 5) На время отъ шести до десяти сутокъ.
- 6) Въ случаѣ неисправимости и повторенія проступковъ арестъ можетъ быть назначенъ и на время до двухъ недѣль.

V. Для *ареста съ содержаніемъ на хлѣбъ и водѣ* назначаются слѣдующія степени.

- 1) На время однихъ сутокъ.
- 2) На время двухъ сутокъ.
- 3) На время отъ двухъ до четырехъ сутокъ.
- 4) На время отъ четырехъ до семи сутокъ.

VI. При содержаніи подъ арестомъ на хлѣбѣ и водѣ болѣе двухъ сутокъ отпускается арестованному горячая пища чрезъ два дня на третій.

VII. Во время содержанія подъ арестомъ, употребленіе вина и куреніе табаку строго воспрещается.

VIII. Содержащіеся подъ арестомъ, могутъ быть занимаемы въ камерахъ работою по усмотрѣнію начальства, а если таковой дано не будетъ, то могутъ заниматься своею работою.

IX. Нижніе чины унтеръ-офицерскаго званія и имѣющіе нашивку за безпорочную службу, вмѣсто тѣлеснаго наказанія, должны быть подвергаемы наказанію арестомъ.

X. Прочіе нижніе чины, неизъятыя отъ тѣлеснаго наказанія, хотя и могутъ быть подвергаемы тѣлесному наказанію по усмотрѣнію начальствующихъ лицъ въ мѣрѣ принадлежащей имъ власти, но вмѣняется начальствующимъ лицамъ въ обязанность не прибѣгать къ сему наказанію безъ особенной въ томъ необходимости, не испытавши прежде надъ провиняющимся наказанія арестомъ.

XI. Назначеніе *простаго ареста*, или *ареста съ содержаніемъ на хлѣбъ и водѣ* зависитъ отъ усмотрѣнія начальствующихъ лицъ, но надлежитъ имѣть при семъ въ виду, что *содержаніе подъ арестомъ на хлѣбъ и водѣ* есть мѣра болѣе строгаго взысканія и потому должна быть употребляема преимущественно надъ тѣми, надъ которыми наказаніе простымъ арестомъ не произведетъ желаемого дѣйствія.

XII. Ротные командиры и начальники равную съ ними власть имѣющіе могутъ подвергать нижнихъ чиновъ, заслуживающихъ взысканія, *простому аресту*, на трое сутокъ, а *аресту съ содержа-*

нѣмъ на хлѣбъ и водѣ, на одни сутки. О случаяхъ, требующихъ боѣе строгаго взыскапія арестомъ, ротные командиры обязаны представлять по начальству словесно или письменно.

XIII. Командиры экипажей и начальники, равную съ ними власть имѣющіе, могутъ, на основаніи изложенныхъ правилъ, подвергать виновныхъ нижнихъ чиновъ наказанію арестомъ во всѣхъ выше-означенныхъ степеняхъ: *простому аресту* до двухъ недѣль, а *аресту съ содержаніемъ* на хлѣбѣ и водѣ до семи дней.

XIV. Также (п. XIII) власть наложенія взыскапія арестомъ принадлежитъ и начальникамъ пользующимся вышею властію.

XV. Имѣть въ ротахъ и экипажахъ и во всѣхъ отдѣльныхъ командахъ штрафные журналы, въ которые вносить непременно всѣ случаи наказанія простымъ арестомъ *свыше однихъ сутокъ*, всѣ безъ изыатія случаи наказанія содержаніемъ *подъ арестомъ на хлѣбѣ и водѣ* и случаи *тѣлеснаго наказанія*; причемъ объяснять какъ вину подвергшагося наказанію, такъ и мѣру наказанія. Командиры экипажей и начальники отдѣльныхъ командъ обязываются представлять въ Инспекторскій департаментъ выписки изъ сихъ журналовъ по истеченіи каждаго полугодія.

№ 106. С.-Петербургъ, 16-го іюля 1862.

При разнообразныхъ румпеляхъ, которые въ настоящее время имѣются на флотѣ, одно и тоже приказаніе рулевому, объ измѣненіи курса судна, понимается на судахъ различно. Принимая во вниманіе, что отъ недоразумѣній, при этихъ случаяхъ, могутъ быть несчастныя послѣдствія, и находя по этому единообразное исполненіе въ управленіи рулемъ весьма важнымъ, предписываю принять по Морскому вѣдомству къ непремѣнному исполненію слѣдующія правила;

1) При командованіи рулевому голосомъ, если желаютъ, чтобы носъ судна катился *влѣво*, слѣдуетъ командовать «*право руля*», и обратно, всегда предполагая прямой румпель идущимъ впередъ отъ головы руля.

и 2) Когда же приказаніе рулевому передается знаками, то указывать рукою въ ту сторону, въ которую желаютъ направить носъ судна.

№ 107. С.-Петербургъ, 17-го іюля 1862.

производится, корпуса инженеръ-механиковъ юнкеръ Всеволодъ КОНСТАНТИНОВЪ, за выслугу лѣтъ и по экзамену, въ кондукторы сего корпуса.

переводится, помощникъ капитана надъ портами Восточнаго

океана, капитанъ 1-го ранга Николай СВЯЦКІЙ 2-й, изъ Сибирской флотиліи въ Балтійскій флотъ.

№ 108. С.-Петербургъ, 17-го іюля 1862.

Состоящіе при Кронштадтскомъ портѣ: *одинадцать* флашхоутовъ, *двадцать три* гребныя капонирскія лодки, служившія для перевоза грузовъ, *четыре* бомбарды и *семь* землечерпательныхъ машинъ, по совершенной ветхости, назначенныя въ разборъ, исключаются изъ списочнаго состоянія.

№ 109. С.-Петербургъ, 23-го іюля 1862.

Приказомъ, отданнымъ по министерству Финансовъ, въ 27-й день минувшаго іюня, дѣлопроизводитель канцеляріи начальника коммисаріатской части въ С.-Петербургѣ, титулярный совѣтникъ ГЛѢБОВЪ, опредѣленъ старшимъ ревизоромъ штейно-акцизнаго управления въ С.-Петербургской губерніи.

производится, юнкеръ 17-го флотскаго экипажа Евгеній МАКАРОВЪ, за выслугу дѣтъ и по экзамену, въ гардемарины.

назначается, состоящій для надобностей флота и судостроительныхъ работъ, при Свеаборгскомъ портѣ, корпуса корабельныхъ инженеровъ, прапорщикъ Варсанوفій ГАГАРИНЪ, для тѣхъ же надобностей состоятъ при Кронштадтскомъ портѣ.

переводится, арсенальной № 5 роты корпуса морской артиллеріи, штабсъ-капитанъ Александръ МАРШИНЪ, въ таковую же № 2-го роту.

увольняются въ отпускъ: *по болѣзни*: лейтенантъ Владиміръ НЕВЕЛЬСКОЙ 3-й, на четыре мѣсяца; подпоручикъ 1-го рабочаго экипажа Степанъ ТРУНЕВСКІЙ, на три мѣсяца; *по домашнимъ обстоятельствамъ*: лейтенанты: Владиміръ БАТУРИНЪ, на четыре мѣсяца; Андрей ЛИСИЦЫНЪ на шесть мѣсяцевъ; мичманы: Владиміръ РАЗВОЗОВЪ, по десятое января будущаго 1863 года и Петръ АСТРОМОВЪ, на четыре мѣсяца, — всѣ шесть внутри Имперіи.

№ 110. С.-Петербургъ, 28-го іюля 1862.

переводятся: командиръ шкуны «Алеутъ», капитанъ-лейтенантъ баронъ Людвигъ БУХГОЛЬЦЪ 1-й; лейтенантъ Александръ ЩЕТИННИНЪ 2-й; мичманы: Александръ ПОЛОЗОВЪ 2-й и Дмитрій МЕРТВАГО; и корпуса флотскихъ штурмановъ, прапорщикъ Николай ПАКУЛИНЪ 2-й, — всѣ пять изъ Балтійскаго флота въ Сибирскую флотилію, — изъ нихъ баронъ БУХГОЛЬЦЪ, съ оставленіемъ командиромъ шкуны «Алеутъ».

перечисляется, корпуса инженеръ-механиковъ, подпоручикъ Евгеній ГРИЦКО, изъ третьяго во второй разрядъ механиковъ.

увольняется въ отпускъ, лейтенантъ Александръ ХАНЬКОВЪ 3-й, по домашнимъ обстоятельствамъ, внутри Имперіи, на четыре мѣсяца.

№ 111. С.-Петербургъ, 31-го іюля 1862.

увольняются въ отпускъ: лейтенантъ Иванъ КУПРЕЯНОВЪ 4-й и мичманъ Оскаръ СІЛВЕРСВАНЪ, — оба по домашнимъ обстоятельствамъ, внутри Имперіи, на три мѣсяца.

№ 112. С.-Петербургъ, 30-го іюля 1862.

Государь Императоръ Высочайше повелѣть соизволилъ:

Чинамъ Гвардейскаго экипажа, которымъ приказомъ Его Императорскаго Высочества Генералъ-Адмирала, отъ 20 марта сего года № 44, присвоены шапки новаго образца, имѣть оныя изъ *чернаго сукна*, съ нашитыми на околышахъ: у адмираловъ, генераловъ и штабъ и оберъ-офицеровъ золотымъ или серебрянымъ *галуномъ*, а у нижнихъ чиновъ — *басономъ* изъ желтой шерсти, шириною $\frac{9}{16}$ вершка; тотъ и другой съ цвѣтною по срединѣ въ три нити *полоскою*, одного цвѣта съ околышемъ, какъ значится въ прилагаемыхъ при семъ вѣдомости и рисункѣ (*).

Самые же околыши, на коихъ будетъ нашиваться *галунъ* или *басонъ*, а также гербъ, султанъ, ремешки, петли, шнуры, пуговицы и выпушки по верхнему кругу шапки оставить, согласно приказа № 44, безъ измѣненія.

О таковой Высочайшей волѣ, объявляя по морскому вѣдомству къ исполненію, присовокупляю, что заведенныя шапки бѣлаго сукна дозволяется донашивать.

Вѣдомость

Название командъ.	Нашивка на околышѣ.		Полоска на галунѣ или басонѣ.
	у Офицеровъ галунъ.	у нижнихъ чиновъ басонъ.	
Гвардейскій экипажъ . . .	Золотой.	Желтый.	Темнозеленая.
<i>Состоящіе въ составѣ его:</i>			
а) Ластовая полурота . . .	Серебряный.		Темнозеленая.
б) Артиллерійскіе чины . .	Золотой.	»	Черная.
Капельмейстеръ	Золотой.		Темнозеленая.

№ 113. С.-Петербургъ, 4-го августа 1862.

Гардемарину Каспійской флотиліи Павлу КУПФЕРУ отдается старшинство въ семъ званіи съ 28-го іюня 1860 года.

(*) Рисунокъ розосланъ при приказѣ.

назначаются: старшій портовый механикъ въ Архангельскѣ, инженеръ-полковникъ Василій ГОВОРЛИВЫЙ 1-й, въ Балтійскій флотъ; надворные совѣтники: старшіе врачи рабочихъ экипажей: 8-го ЛОХТИНЪ, старшимъ ординаторомъ Кронштадтскаго морскаго госпиталя; 9-го, СБРИКОВЪ, врачомъ при портовой командѣ въ Архангельскѣ; врачъ арсенальной № 5-го роты корпуса морской артиллеріи РАЙКОВЪ, младшимъ врачомъ въ 4-й флотскій экипажъ; младшій врачъ первой половины 3-го ластоваго экипажа, лекаръ КИМОНТЪ, младшимъ же врачомъ во 2-й ластовый экипажъ; лекарскіе помощники, коллежскіе регистраторы: 9-го рабочаго экипажа СИМАКОВЪ, въ портовую команду въ Архангельскѣ; первой половины 3-го ластоваго экипажа ЕРМОЛАЕВЪ, въ Кронштадтскую морскую госпиталь,—оба тѣми же званіями.

увольняется въ отпускъ, мичманъ Василій СВИЩЕВЪ, для излеченія болѣзни, внутри Имперіи, на четыре мѣсяца.

№ 114. С.-Петербургъ, 4-го августа 1862.

Съ Высочайшаго разрѣшенія: 1) канонирская лодка «Тюлень» перечисляется изъ Балтійскаго флота въ Каспійскую флотилію, съ приписаніемъ къ 45-му флотскому экипажу, и 2) Пароходы: «Смирный» и «Полезный», парусный бригъ «Новая-Земля» и транспорты: «Кемь» и «Соловецкъ», по неблагонадежности къ дальнѣйшей службѣ, исключаются изъ списка судовъ Бѣломорской флотиліи.

ЦИРКУЛЯРЫ ДЕПАРТАМЕНТОВЪ:

ИНСПЕКТОРСКАГО.

№ 53. 16 іюля 1862.

назначаются: во флотскіе экипажи: корпуса флотскихъ штурмановъ: подпоручикъ Константинъ КОСМАЧЕВСКІЙ, въ 13-й; состоящій въ распоряженіи Гидрографическаго департамента, прапорщикъ Викторъ СЕМЕНОВЪ 9-й, въ 16-й. Гардемарины Каспійской флотиліи: въ 44-й: Иванъ СТЕПАНОВЪ, Андрей ПОПОВЪ, Василій ЧЕРКАШЕНИНОВЪ, Яковъ УГРИНОВИЧЪ, Николай ДОЛОВО-ДОБРОВОЛЬСКІЙ, Николай ПЫХАЧЕВЪ, Константинъ ГРИГОРКОВЪ; въ 45-й: Павелъ КУПФЕРЪ, Петръ СТЕПАНОВЪ, Дмитрій ЧЕЛБЕВЪ, Петръ ЖАВОРОНКОВЪ, Дмитрій БЛАГОДАРЕВЪ, Константинъ ВАЛБРОНДЪ, Павелъ ДАНИЛОВЪ и Ипполитъ ЧАЙКОВСКІЙ. Прапорщики: состоящій по ластовымъ экипажамъ,

Николай МИРОНОВЪ, въ 11-й; корпуса флотскихъ штурмановъ, Валеріанъ КОСЯКОВЪ 3-й, въ 1-й сводный Черноморскій флотскій экипажъ.

№ 56. 3 августа 1862.

назначаются: мичманъ Аполлонъ ПЕРЕДЕШИНЪ 5-й, въ 3-й сводный Черноморскій флотскій экипажъ; кондукторъ корпуса флотскихъ штурмановъ Константинъ ЗИМИНЪ, въ 15-й флотскій экипажъ.

перемѣщаются: по флотскимъ экипажамъ, младшіе врачи, коллежскіе ассесоры: МУРАВСКІЙ, изъ 43-го въ 44-й и КОРИНФСКИЙ, изъ 44-го въ 45-й.

ГИДРОГРАФИЧЕСКАГО.

№ 33. 4 августа 1862.

Гидрографическій департаментъ имѣетъ честь сдѣлать извѣстнымъ по морскому вѣдомству, что въ Бѣломъ морѣ, при входѣ въ Онежскій заливъ, на Соловецкомъ островѣ (въ шир. $63^{\circ} 7'$ N и долготѣ $35^{\circ} 37\frac{1}{2}'$ O отъ Гринича), въ верхней части церкви на Сѣкирной горѣ, для освѣщенія NW части горизонта, установленъ маячный фонарь съ тремя аргандовыми лампами при рефлекторахъ. Огонь въ этомъ фонарѣ, въ навигацію настоящаго 1862 г., назначено, для опыта, зажигать съ $\frac{1}{15}$ августа по $\frac{16}{28}$ ноября.

КОРАБЛЕСТРОИТЕЛЬНОГО.

№ 15. 8 августа 1862.

Въ проектѣ положенія о матеріалахъ, припасахъ, инструментахъ и запасныхъ вещахъ, потребныхъ для винтовыхъ и колесныхъ судовъ на 6-ти мѣсячную кампанію, утвержденномъ по журналу Адмиралтействъ-совѣта 7 мая 1860 г. № 2750 ст. 21670 и объявленномъ при циркулярѣ Кораблестроительнаго департамента отъ 20 того же мая за № 4, опредѣленъ отпускъ льняной пряди и пряди пеньковой, въ количествѣ, которое, по отзыву контръ-адмирала *Беренса*, въ настоящее время можетъ быть уменьшено на $\frac{1}{4}$ часть.

Вслѣдствіе сего Кораблестроительный департаментъ, составилъ съ разрѣшенія г. Управляющаго Морскимъ министерствомъ вѣдомость о количествѣ, въ которомъ должна быть отпускаема льняная и пеньковая прядь на паровыя суда, имѣетъ честь объявить объ этомъ по морскому вѣдомству для свѣдѣнія и руководства.

ВѢДОМОСТЬ О КОЛИЧЕСТВѢ, ВЪ КОТОРОМЪ ДОЛЖНА БЫТЬ ОТПУСКАЕМА ЛЬНЯНАЯ И ПЕньКОВАЯ ПРЯДЬ НА ПАРОВЫЯ СУДА НА ОСНОВАНІИ ПОЛОЖЕНІЯ, УТВЕРЖДЕННАГО ПО ЖУРНАЛУ АДМИРАЛТЕЙСТЪ-СОВѢТА, 7 МАЯ 1860 ГОДА
№ 2750, ст. 21670

Количество, определенное въ положеніи.		Количество, которое слѣдуетъ впредь отпускать	
I.		I.	
На сборку механизма:		На сборку механизма:	
<i>Пряди бѣлой изъ льнянаго ровенса слабокрученой на набивку етулокъ.</i>		<i>Пряди бѣлой изъ льнянаго ровенса слабокрученой на набивку етулокъ.</i>	
Для паровыхъ судовъ:		Для паровыхъ судовъ:	
Въ 1000 силъ.	3 пуда.	Въ 1000 силъ	2 пуда. 10 фунт.
— 900 —	3 —	— 900 —	2 — 10 —
— 800 —	2 —	— 800 —	1 — 20 —
— 700 —	2 —	— 700 —	1 — 20 —
— 600 —	2 —	— 600 —	1 — 20 —
— 500 —	1½ —	— 500 —	1 — 5 —
— 450 —	1½ —	— 450 —	1 — 5 —
— 400 —	1½ —	— 400 —	1 — 5 —
— 360 —	1½ —	— 360 —	1 — 5 —
— 300 —	1½ —	— 300 —	1 — 5 —
— 250 —	1 —	— 250 —	» — 30 —
— 200 —	1 —	— 200 —	» — 30 —
— 150 —	1 —	— 150 —	» — 30 —
— 100 —	« — 35 фун.	— 100 —	« — 26¼ фун.
— 90 —	« — 35 —	— 90 —	« — 26¼ —
— 80 —	« — 30 —	— 80 —	« — 22½ —
— 70 —	» — 30 —	— 70 —	« — 22½ —
— 60 —	« — 25 —	— 60 —	« — 18½ —

Въ 50 силъ « п. 25 ф.

— 40 — « — 20 —

— 30 — « — 20 —

*Пряди пеньковой слабокрученой
на набивку поршней и проч.*

Для паровыхъ судовъ:

Въ 1000 силъ 4 пуда

— 900 — 4 —

— 800 — 3 —

— 700 — 3 —

— 600 — 3 —

— 500 — 2 —

— 450 — 2 —

— 400 — 2 —

— 360 — 2 —

— 300 — $1\frac{1}{2}$ —

— 250 — $1\frac{1}{2}$ —

— 200 — $1\frac{1}{2}$ —

— 150 — 1 —

— 100 — 1 —

— 90 — « — 35 фун.

— 80 — « — 35 —

— 70 силъ « пуда 30 фунт.

— 60 — « — 30 —

— 50 — « — 30 —

— 40 — « — 30 —

— 30 — « — 30 —

Въ 50 силъ « п. $18\frac{5}{4}$ ф.

— 40 — « — 15 —

— 30 — « — 15 —

*Пряди пеньковой слабокрученой
на набивку поршней и проч.*

Для паровыхъ судовъ:

Въ 1000 силъ 3 пуда

— 900 — 3 —

— 800 — 2 — 10 фун.

— 700 — 2 — 10 —

— 600 — 2 — 10 —

— 500 — 1 — 20 —

— 450 — 1 — 20 —

— 400 — 1 — 20 —

— 360 — 1 — 20 —

— 300 — 1 — 5 —

— 250 — 1 — 5 —

— 200 — 1 — 5 —

— 150 — « — 30 —

— 100 — « — 30 —

— 90 — « — $26\frac{1}{4}$ —

— 80 — « — $26\frac{1}{4}$ —

— 70 силъ « — $22\frac{1}{2}$ фун.

— 60 — « — $22\frac{1}{2}$ —

— 50 — « — $22\frac{1}{2}$ —

— 40 — « — $22\frac{1}{2}$ —

— 30 — « — $22\frac{1}{2}$ —

VI.

ВЪ ЗАПАСЪ.

Пряди пеньковой бѣлой для набивки пориней воздушныхъ насосовъ и проч.

Для паровыхъ судовъ:

Въ 1000 силъ 6 пудовъ.

— 900 — 3 —

— 800 — 5 —

— 700 — 5 —

— 600 — 5 —

— 500 — 4 —

— 450 — 4 —

— 400 — 4 —

— 360 — 4 —

Въ 300 силъ 3 пуда

— 250 — 3 —

— 200 — 3 —

— 150 — $2\frac{1}{2}$ —

— 100 — $2\frac{1}{2}$ —

— 90 — 2 —

— 80 — 2 —

— 70 — 2 —

— 60 — 1 —

— 50 — 1 —

— 40 — 1 —

— 30 — 1 —

Пряди льняной для набивки ступокъ.

Для паровыхъ судовъ:

Въ 1000 силъ 4 пуда

— 900 — 3 —

VI.

ВЪ ЗАПАСЪ.

Пряди пеньковой бѣлой для набивки пориней воздушныхъ насосовъ и пр.

Для паровыхъ судовъ:

Въ 1000 силъ 4 пуда 20 фунт.

— 900 — 3 — 30 —

— 800 — 3 — 30 —

— 700 — 3 — 30 —

— 600 — 3 — 30 —

— 500 — 3 — « —

— 450 — 3 — « —

— 400 — 3 — « —

— 360 — 3 — « —

Въ 300 силъ 2 пуда 10 фунт.

— 250 — 2 — 10 —

— 200 — 2 — 10 —

— 150 — 1 — 35 —

— 100 — 1 — 35 —

— 90 — 1 — 20 —

— 80 — 1 — 20 —

— 70 — 1 — 20 —

— 60 — « — 30 —

— 50 — « — 30 —

— 40 — « — 30 —

— 30 — « — 30 —

Пряди льняной для набивки ступокъ.

Для паровыхъ судовъ:

Въ 1000 силъ 3 пуда

— 900 — 2 — 10 фунт.

Въ 800 силъ	3 п.		Въ 800 силъ	2 п.	10 ф.
— 700 —	3 —		— 700 —	2 —	10 —
— 600 —	3 —		— 600 —	2 —	10 —
— 500 —	2 $\frac{1}{2}$ —		— 500 —	1 —	35 —
— 450 —	2 $\frac{1}{2}$ —		— 450 —	1 —	35 —
— 400 —	2 $\frac{1}{2}$ —		— 400 —	1 —	35 —
— 360 —	2 $\frac{1}{2}$ —		— 360 —	1 —	35 —
— 300 —	2 —		— 300 —	1 —	20 —
— 250 —	2 —		— 250 —	1 —	20 —
— 200 —	1 $\frac{1}{2}$ —		— 200 —	1 —	5 —
— 150 —	1 $\frac{1}{2}$ —		— 150 —	1 —	5 —
— 100 —	1 $\frac{1}{2}$ —		— 100 —	1 —	5 —
— 90 —	1 —		— 90 —	« —	30 —
— 80 —	1 —		— 80 —	« —	30 —
— 70 —	1 —		— 70 —	« —	30 —
— 60 —	« — 30 фунт.		— 60 —	« —	22 $\frac{1}{2}$ —
— 50 —	« — 30 —		— 50 —	« —	22 $\frac{1}{2}$ —
— 40 —	« — 20 —		— 40 —	« —	15 —
— 30 —	« — 20 —		— 30 —	« —	15 —

Артиллерійскаго управления.

№ 3. 24 июля 1862.

Бывшій Артиллерійскій департаментъ, не имѣя для руководства положительной комплектаціи для вооруженія канонирскихъ лодокъ, въ 1859 году составилъ вѣдомость о всѣхъ предметахъ, коими потребно снабдить одну винтовую канонирскую лодку, на шестимѣсячную кампанію.

Согласно сей вѣдомости укомплектовывали канонирскія лодки, въ видѣ опыта, въ продолженіи двухъ лѣтъ.

По истеченіи сего ерока, Артиллерійское управленіе, получивъ отъ заавдывающаго въ канонирскихъ лодокъ, контръ-адмирала Бутакова вѣдомость съ отмѣтками на оной противъ тѣхъ матеріаловъ и вещей, въ которыхъ замѣченъ недостатокъ или излишекъ, и принявъ въ соображеніе эти замѣчанія, составило особую вѣдомость, по укомплектованію канонирскихъ лодокъ, которую и пред-

ставляю на утверждѣніе г. Управляющему Морскимъ министерствомъ, каковое представленіе Его Превосходительство 1-го сего іюля изволилъ утвердить.

О чемъ Артиллерійское управленіе, съ приложеніемъ утвержденной вѣдомости, о комплектованіи канонирскихъ лодокъ артиллерійскими предметами, имѣетъ честь объявить по морскому вѣдомству для руководства.

Вѣдомость о ПРЕДМЕТАХЪ, ПОТРЕБНЫХЪ ДЛЯ ВООРУЖЕНІЯ ПО ЧАСТИ АРТИЛЛЕРІИ ОДНОЙ ВИНТОВОЙ КАНОНИРСКОЙ ЛОДКИ, НА ШЕСТИМЪСЯЧНУЮ КАМПАНИЮ.

НАИМКНОВАНІЕ ПРЕДМЕТОВЪ.	Полагается.		Замѣчанія.
	Настоящее вооруженіе.	Въ запасъ.	
Пушекъ 68 ф. № 2	2	«	{ Калибръ, родъ и число орудій, зависятъ отъ назначенія начальства.
— 30 ф. № 1	1	«	
Станковъ съ принадлежностію и платформами 68 ф.	2	«	
— 30 ф.	1	«	
Ядеръ пустыхъ — 68 ф.	40	«	
— сплошныхъ 68 ф.	40	«	
— — 30 ф.	100	«	
Бомбъ снаряженныхъ въ ящикахъ 68 ф.	70	«	
Гранатъ снаряженныхъ въ ящикахъ 30 ф.	25	«	
Дрейфагльвъ дальнихъ 68 фунт. . .	20	«	
— — 30 —	10	«	
Картечей въ корпусахъ 68 фунт. . .	40	«	{ Въ мирное время картечи неотпускать
— — 30 —	20	«	
Картузовъ на сыпанныхъ порохомахъ			
68 фунт. въ 11 фунт.	150	«	{ Число сихъ картузовъ положено на случай военнаго времени, а въ мирное время отпускать по 50 на орудіе,
» — — 9 — .	150	«	
30 — — 10 — .	75	«	
» — — 7½ — .	75	«	

Ящиковъ мѣдныхъ пороховыхъ.		Соображаясь съ количествомъ картузовъ.	
Трубокъ вытяжныхъ.		Соображаясь съ количествомъ зарядовъ, полагаемая въ запасъ по 20 на сто трубокъ.	
Картузы-кокоровъ кожаныхъ.	6	«	
Лядунокъ мѣдныхъ съ ремнями.	3	«	
Пыжей кольцообразныхъ для орудій:			
68 фунт.	150	«	
30 —	75	«	
Брюковъ съ бензелями 68 фунт.	2	Отпускать на каждый отрядъ для запаса, по одному артеву числа орудій.	
30 фунт.	1		
Найтовыхъ концовъ длиною 12 саж.	3	«	
Поворотныхъ концовъ съ гаками.	6	2	
Стропокъ съ клевенцами для поддержания брѣжъ.	6	«	
Талей боковыхъ съ двумя двухъспинными блоками 68 ф. паръ.	2	1	
30 — —	1	1	
Банниковъ на древкахъ съ парусными чехлами 68 фунт.	2	1	
30 —	1	1	
Буравовъ съ трубками	3	«	
Вспышечниковъ системы Вырубова	1	«	
Гандшпиговъ большихъ. —	12	3	
Затычекъ кожаныхъ для запаловъ.	3	3	
Ключей для бомбовыхъ трубокъ	3	«	
— — пороховыхъ ящиковъ	2	«	

Ключей для отвинчиванія винтовъ у при- цѣловъ	4	«	
Матовъ ворсянныхъ подъ тали на орудія.	6	«	
Ночникъ мѣдный фитильный	1	«	
Ножей мѣдныхъ для срѣзысанія фляговъ.	3	«	
Пробокъ для орудій 68 фунт. № 2 . . .	2	«	
— — — 30 — № 1 . . .	1	«	
Прибойниковъ на древкахъ 68 фун .	2	1	
— — — 30 — . . .	1	1	
Протравокъ мѣдныхъ съ деревянными ручками	3	2	
Пробойниковъ	1	«	
Прицѣловъ мѣдныхъ съ мушками—и вин- тами 68 фунт.	2	1	
30 —	1	1	
Плетенокъ сыромятныхъ	3	3	
Пыжевниковъ на древкахъ	3	«	
Стопорныхъ гандшпиговъ	4	«	
Скрябокъ для очищенія канала орудій:			
68 ф.	2	«	} на отрядъ.
30 ф.	2	«	
Штыровъ платформенныхъ	6	«	
Боченокъ обшитый кожею	1	«	
Ветоши, фунтовъ	2	«	
Капсюль пистолетныхъ	250	50	
Мушкелей деревянныхъ малыхъ	3	«	
Огнивицы для вспышечниковъ	100	10	
Пистолетовъ абордажныхъ съ принадлеж- ностію	5	«	
Пикъ на древкахъ	10	«	
Патроновъ пистолетныхъ боевыхъ . . .	250	«	
Подсумковъ кожаныхъ для пистолетныхъ патроновъ	5	«	

Патроновъ вспышечныхъ	100	«	
Подсумковъ кожаныхъ для ветоши и затычекъ.	3	«	
Ракетъ сигнальных $\frac{1}{2}$ фун. съ хвостами.	5	«	
Фальшфейеровъ 2-хъ минутныхъ.	20	«	
1 —	30	«	
$\frac{1}{2}$ —	40	«	
Фитиль пудовъ	5	«	
Щипцовъ фальшфейерныхъ	2	«	
Воску желтаго, золотниковъ	12	«	
Войлоковъ коровьихъ одинаковыхъ	2	«	
Замковъ всякихъ мѣдныхъ	2	«	
Кружалъ 68 фунт.	1	«	} на отрядъ.
30 —	1	«	
Кожъ юфтенныхъ среднихъ	1	«	
Квадрантъ съ ватерпасомъ.	1	«	на отрядъ.
Линю смоленого для бензелей въ 12 нитей мотковъ	1	«	
Мыла фунтовъ	1	«	
Пила лобцигловая для наръзки бомбовыхъ трубокъ.	1	«	
Пампушъ, паръ	2	«	
Сала говяжьяго, фунтовъ	10	«	
Строповъ для подъема орудій на пять лодокъ	1	«	
Стеклою для шкертовъ, мотокъ.	1	«	
Швабръ	3	«	



ПРАВИТЕЛЬСТВЕННЫЙ УКАЗАТЕЛЬ.

Начальство одного изъ портовъ возбудило вопросъ, слѣдуетъ-ли офицерамъ корпуса инженеръ-механиковъ, получившимъ при производствѣ въ прапорщики старшинство въ чинѣ, зачитать время старшинства въ выслугу 5 лѣтъ, опредѣленныхъ на зачисленіе ихъ въ 3 разрядъ и на полученіе по оному прибавочнаго жалованья.

Имѣя въ виду, что на точномъ основаніи пункта 1 § 11 положенія о корпусѣ инженеръ-механиковъ 29 декабря 1854 г. и циркуляровъ Инспекторскаго департамента, отъ 7 сентября 1856 г. № 244 и 5 октября 1860 г. № 90,—инженеръ-механики, усердно и безпорочно прослужившіе не менѣе 5 лѣтъ офицерами, по управленію паровыми механизмами, и оказавшіе способности, могутъ быть зачисляемы въ 3 разрядъ инженеръ-механиковъ, съ правомъ полученія добавочнаго жалованья по сему разряду, и что получившіе старшинство при производствѣ въ прапорщики, считаются офицерами со дня отдачи имъ старшинства въ офицерскомъ чинѣ,—Инспекторскій департаментъ нашелъ, что за симъ инженеръ-механикамъ время отданнаго старшинства въ чинѣ прапорщика должно быть зачитываемо въ выслугу 5 лѣтъ на зачисленіе въ 3 разрядъ и назначеніе прибавочнаго по оному довольствія; но таковое преимущество можетъ быть допускаемо только для тѣхъ инженеръ-механиковъ, которыхъ ближайшее начальство будетъ признавать достойными

сего, такъ какъ по смыслу § 11 положенія о корпусѣ инженеръ-механиковъ, не вмѣняется въ обязанность всѣхъ инженеръ-механиковъ непремѣнно зачислять въ 3 разрядъ по выслугѣ 5 лѣтъ по управленію паровыми механизмами, но дозволяется зачислять въ этотъ разрядъ, по выслугѣ означеннаго срока, только оказавшихъ способности и по усердной и безпорочной службѣ признанныхъ своимъ ближайшимъ начальствомъ достойными сего повышенія.

(Дѣло Инспекторск. департ. Морск. минист. 22 января 1862 г. № 22).



II

ОФИЦИАЛЬНЫЙ ОТДѢЛЪ

ОПИСЬ РѢКИ ТУМЕНЬ-УЛА, ПОГРАНИЧНОЙ СЪ КИТАЕМЪ

ПРОИЗВЕДЕННАЯ ВЪ 1861 ГОДУ, ПОДПОРУЧИКОМЪ ГРИГОРЬЕВЫМЪ.

Корпуса штурмановъ подпоручикъ Григорьевъ (*), получивъ отъ начальника нашей эскадры въ Китайскомъ морѣ, капитана 1 ранга Лихачева (нынѣ контръ-адмирала) приказаніе произвести краткую опись рѣки Тумень-ула, былъ отправленъ 16 мая 1861 года изъ Новгородской гавани къ мѣсту назначенія, на клиперѣ «Наѣздникъ».

Войдя на барказъ въ рѣку 17 мая,—доносить г. Григорьевъ,—я старался слѣдовать вверхъ по ней, сколько глубина позволитъ; но частые туманы и дожди принудили возвратиться, пройдя 15 миль. Топографическая съемка на разстояніи 7 миль отъ устья, по обоимъ берегамъ, была произведена пель-компасомъ, причемъ разстоянія измѣрялись линемъ.

Бухта Сесуро снята компасомъ, съ промѣромъ по главнымъ линіямъ. Я ограничился такимъ краткимъ обзоромъ, потому что значительная зыбь, затрудняя работу, могла отнять много времени, между тѣмъ какъ бухта, совершенно открытая для вѣтра и волненія отъ S, въ морскомъ отношеніи не представляетъ интереса.

Въ остальномъ пространствѣ рѣки съемку производилъ корпуса штурмановъ кондукторъ Голдобинъ карманнымъ компасомъ, измѣряя

(*) Старшій штурманскій офицеръ на фр. «Свѣтлана».

разстояніе шагами и то только по лѣвому берегу; промѣръ же по фарватеру дѣлалъ я на барказѣ. При каждой остановкѣ измѣрялась ширина рѣки.

Рѣка Тумень-ула впадаетъ въ море двумя протоками; на барѣ первого или восточнаго глубина только $\frac{1}{2}$ фута, а втораго 8 футовъ, почему я полагаю, что въ нее могутъ входить суда, сидящія 6 футовъ, и подниматься вверхъ на одну милю, гдѣ найдутъ хорошую якорную стоянку. Далѣе на 10 миль встрѣчается глубина 5 футовъ, которая идетъ грядой поперекъ рѣки, съ мелкимъ песчанымъ грунтомъ. Подобнаго рода банки встрѣчаются чѣмъ далѣе, тѣмъ чаще и мельче, и затрудняютъ плаваніе; вообще фарватеръ рѣки узокъ и извилистъ, и требуетъ лоцмана или опытности для плаванія по рѣкамъ. Теченіе отъ 1 до 2 узловъ; но въ мѣстахъ узкихъ оно нѣсколько увеличивается.

Въ устьѣ рѣки берега песчаны, низменны и болотисты, съ лагунами прѣсной воды по обѣимъ сторонамъ.

На правомъ берегу, въ разстояніи $1\frac{1}{2}$ миль къ Н начинается цѣпь высокихъ и крутыхъ горъ; пикъ нѣкоторыхъ изъ нихъ доходятъ до 600 ф. Часть этого хребта подходитъ къ бухтѣ Сесуро, оканчиваясь перешейкомъ, соединяющимъ обрывистыя возвышенности мыса того же имени. Лѣвый берегъ постепенно возвышается и отдѣльные холмы доходятъ въ верховья до такой же высоты, какъ и на правомъ берегу.

Почва земли глинистая, покрыта неглубокимъ слоемъ чернозема, а въ нѣкоторыхъ мѣстахъ наноснымъ пескомъ; также встрѣчаются утесы, образованіе которыхъ весьма сходно съ видѣнными мною въ Новгородской гавани. Въ двухъ мѣстахъ нашли минеральнаго сѣраго цвѣта: мягкій и лоснящійся, похожій на каменный уголь; онъ лежитъ въ глинистомъ грунтѣ, слоемъ толщиною въ 4 фута. Въ устьѣ замѣтилъ черный песокъ съ металлическимъ блескомъ (*); жители собираютъ его въ пирамидальныя кучки и покрываютъ камышомъ. Лѣсу не встрѣчалъ, но изрѣдка попадался молодой дубъ, липа, береза, яблоня и калина; послѣдніе два рода цвѣли. У самаго берега трава растетъ по поясъ человѣка.

Осматривая мѣстность съ высотъ, мнѣ встрѣчавшихся на пути, я замѣтилъ, что лѣвый берегъ рѣки необитаемъ, болотистъ, наполненъ озерами; впрочемъ, дорожки и даже слѣды двухколесной телеги, обожженные пни и мѣстами скошенная трава, даютъ поводъ предполагать, что нѣкогда было тутъ пастбище; прибрежье же изрѣзано заливами, которые нѣмного углублялись далеко внутрь земли.

(*) Образцы видѣнныхъ мною минераловъ я представилъ г. начальнику эскадры.

Правый берегъ значительно населенъ корейцами; особенно въ заливахъ, лежащихъ за бухтою Сесуро, видны, чрезъ низкій пере-
шеекъ, большія селенія. Въ разстояніи 16 миль отъ устья лежитъ
городъ, на правомъ берегу рѣки, состоящій покрайней мѣрѣ изъ
500 домовъ, крыши которыхъ покрыты соломой, а нѣкоторыя чере-
пицей; городъ окруженъ бѣлой стѣной. За нимъ, какъ видно, рѣка
становится узкою и усѣянною песчаными островами; направленіе
имѣетъ NW 22°; деревень и вообще жилищъ не видно. Недалеко
отъ города съ правой стороны въ Тумень-ула впадаетъ небольшая
рѣчка шириною 10 сажень, съ перекинутымъ черезъ нее мостикомъ
и селеніемъ при впаденіи рѣчки. Вѣроятно, эта рѣчка судоходна
и соединяется съ однимъ изъ заливовъ приморскаго берега; изъ нея
выходили 4 лодки, сидѣвшія въ водѣ около 1½ фута.

О степени развитія судоходства судить нельзя, потому что кромѣ
вышеупомянутыхъ четырехъ лодокъ при устьѣ, далѣе мы не замѣ-
тили ни одной.

Жители занимаются хлѣбопашествомъ. При мнѣ распахивали землю,
а на нѣкоторыхъ поляхъ видѣлись всходы. Изъ домашнихъ жи-
вотныхъ я видѣлъ здѣсь: быковъ, лошадей (двухъ породъ—большинхъ
и другихъ величиною съ осла), также свиней и куръ. Путевыя
сообщенія находятся въ грубомъ состояніи, невидны правильныхъ
дорогъ, одни лишь тропинки во многихъ мѣстахъ пересѣкаютъ
горы; тяжести перевозятъ, навьючивая ихъ на воловъ или лошадей.

На лѣвомъ берегу встрѣчались дикія козы и много лисицъ.
Изъ рыбъ мы видѣли въ рѣкѣ множество перпъ, а особенно
въ глубокихъ мѣстахъ. При устьѣ много дикихъ гусей и утокъ,
разныхъ породъ куликовъ, даже случалось видѣть лебедей.

Бухта Сесуро имѣетъ видъ полукружія, ширина открытой ея сто-
роны 1 миль; она совершенно незащищена отъ S вѣтровъ и волне-
нія. Я былъ въ ней послѣ продолжительныхъ тихихъ погодъ и за-
сталъ большую океанскую зыбь, при которой представляется не малое
затрудненіе приставать съ гребнымъ судномъ. Полагаю, что бухта
эта можетъ служить якорнымъ мѣстомъ не иначе какъ въ крайней
необходимости. Глубина при входѣ 30 сажень и постепенно умень-
шается. Грунтъ вездѣ песокъ. На W оконечности ея лежитъ корей-
ское селеніе, въ которомъ около 100 домовъ; всѣ дома изъ глины,
съ крышею и заборомъ изъ тростника. Жители имѣютъ лодки, ко-
торыя стоятъ на якорѣ въ бухтѣ Гонкевича и приѣзжаютъ сюда
для промысловъ.

Къ этому надо прибавить, что входъ въ рѣку Тумень-ула очень
затруднителенъ для незнакомаго съ мѣстностію, по причинѣ чрез-
вычайно низменныхъ береговъ, которые сливаются на близкомъ раз-

стояніи; между прочимъ, для входа могутъ служить слѣдующія замѣчанія: подходя къ О оконечности бухты Сесуро, должно идти вдоль берега къ NO; тогда легко можно отличить горы праваго берега рѣки, особенно одинъ изъ невысокихъ холмовъ очень замѣтенъ съ моря (на приложенной наглядной картѣ онъ названъ буквой А); имѣя этотъ холмъ на NNW и мысы бухты Сесуро нѣсколько въ растворѣ на WtS, будете находиться въ 200 саженьхъ отъ устья, на глубинѣ 5 или 6 сажень; отсюда должно взять курсъ на этотъ холмъ. По мѣрѣ приближенія къ нему, обозначится идущая отъ лѣваго берега песчаная коса, длиною 300 сажень, шириною 50 саж.; она загораживаетъ устье, оставляя проходъ въ 75 саж. Войдя въ проходъ и руководствуясь планомъ, должно продолжать плаваніе по линіямъ, указаннымъ промѣромъ. Не малымъ облегченіемъ для входа могъ бы служить какой-либо отличительный предметъ, поставленный на вышеупомянутой косѣ, или створные знаки на правомъ берегу устья.

По всему берегу идетъ волна, разбивающаяся о берегъ съ оглушительнымъ шумомъ и пѣной; въ самомъ проходѣ гребень этой волны нѣсколько сглаживается. Прибой слышенъ за 15 миль.

Приливъ и отливъ неправильны; наибольшее возвышеніе воды, въ продолженіе нашего пребыванія при устьѣ, было 1½ фута.

Метеорологическія наблюденія, когда мы не были отвлечены другими занятіями, производились въ 9 часовъ утра, въ полдень и въ 8 часовъ вечера; состояніе атмосферы наблюдалось anerоидомъ; температура воздуха и воды—термометромъ Реомюра. Къ несчастію, дурныя погоды и туманъ, отнимая много времени, не позволили сдѣлать наблюденій для астрономическаго опредѣленія мѣста.

Представленный планъ составленъ въ масштабѣ 500 сажень (6 футовой мѣры) въ дюймѣ, съ промѣромъ, и карта видѣннаго пространства на 6 миль, въ масштабѣ 2½ мили въ дюймѣ (*).

При семъ прилагается веденный мною журналъ экспедиціи, продолжавшейся 14 дней.

Журналъ, введенный въ продолженіе экспедиціи съ 16 по 30 мая 1861 года.

16 мая въ 5 часовъ пополудни клиперъ «Наѣздникъ» снялся съ якоря и отправился изъ Новгородской гавани къ устью р. Тумень-ула.

Составъ экспедиціи: корпуса штурмановъ подпоручикъ Григорьевъ, юнкеръ Сиденснеръ, корпуса штурмановъ кондукторъ Голдобинъ, 1 унтеръ-офицеръ и 16 нижнихъ чиновъ.

(*) Планъ этого масштаба и карта рѣки литографир. Гидрогр. департаментомъ.

Въ 9 часовъ утра. Вѣтръ тихій отъ OSO, густой туманъ; высота барометра 29,73, термометръ $+10^{\circ}$. По приближеніи къ устью, въ полдень температура повысилась до $+12^{\circ}$; цвѣтъ воды постепенно измѣнялся въ желтоватый.

Въ полдень увидѣли въ туманѣ, въ весьма близкомъ разстояніи, скалу мыса Сесуро; убѣдившись по образованію берега въ вѣрности счислимаго пути, я былъ отправленъ къ берегу съ 12 весельнымъ барказомъ, четверкой и небольшимъ челнокомъ, на случай, если малая глубина не дозволитъ нашимъ шлюпкамъ переходить рѣку.

Въ 2 $\frac{1}{2}$ часа мы вошли въ бухту и продолжали плаваніе вдоль берега въ разстояніи около 50 сажень; вездѣ былъ сильный прибой, и когда туманъ сталъ сгущаться, я рѣшился выброситься со шлюпками на песчаный берегъ. Операцию эту совершили удачно, вытащили гребныя суда на берегъ и расположились ночевать.

17 мая, 9 часовъ утра: вѣтръ очень тихій отъ SW. Высота барометра 29,70 по термометру $+11^{\circ}2$.

Утромъ узнали, что находились въ 500 саженьяхъ отъ устья; сильный прибой и большое волненіе побудили меня оставить большую часть провизіи на берегу, поручивъ охранять ее четвергѣ; самъ же я, съ барказомъ, отправился для осмотра устья.

Въ продолженіе моего отсутствія толпа корейцевъ пришла изъ деревни, лежащей въ бухтѣ Сесуро; изъ нихъ отдѣлились 15 человекъ, подошли къ намъ и требовали, чтобъ люди удалились съ этого мѣста; шлюпку же хотѣли столкнуть въ море. Юнкеръ Сиденснеръ, которому было поручено наблюдать за оставленными предметами, предложилъ корейцамъ (за плату) перенести четверку въ рѣку, на что они и согласились охотно, но, увидя приближеніе барказа, сейчасъ же разбѣжались. Мы начали очертаніе морскаго берега.

18 мая. Вѣтръ отъ S. Въ 9 часовъ высота барометра 29,70, термометръ $+16^{\circ}$.

Въ полдень нашелъ туманъ; высота барометра 29,70, термометръ $+14^{\circ}$.

Въ 7 и 8 часу былъ слышенъ громъ. Въ 8 часовъ вѣтръ S; густой туманъ; высота барометра 29,70, по термометру $+12^{\circ}$, температура воды $+13^{\circ},6$.

Работа производилась по правому берегу до полудня, но нашедшій туманъ препятствовалъ ее продолжать. Воду употребляемъ изъ рѣки, она чиста и пріятнаго вкуса, цвѣтъ нѣсколько желтоватъ и походить на невскую воду. На берегъ устья море выбрасываетъ много лѣсу, пемзы и проч.

19 мая. Бывшій съ утра туманъ къ 8 часамъ разсѣялся. Въ 9 часовъ высота барометра 29,70, термометръ $+10^{\circ} 4$, температура воды $+12^{\circ} 8$. Въ полдень вѣтръ NNW, умѣренный; высота барометра 29,68, по термометру $+16^{\circ} 8$.

Въ 8 часовъ утра пошли вверхъ по рѣкѣ съ промѣромъ и топографической съемкой по правому берегу, а съ полдня по лѣвому.

Изъ лежащихъ по рѣкѣ деревень стала собираться толпа корейцевъ, которая насъ провожала въ продолженіе пути, но безъ оружія. Костюмъ ихъ обыкновенно состоялъ изъ камзола, такого, какъ носятъ китайцы, изъ грубой бумажной матеріи; обувь изъ чулокъ и кожаныхъ башмаковъ. О шляпахъ, много разъ описанныхъ, можно сказать, что формы ихъ очень разнообразны; изъ нихъ нѣкоторые съ полями, у которыхъ тульи цилиндрическія или полушаромъ, а наконецъ совсѣмъ безъ полей; впрочемъ, шляпы, кажется, присвоены болѣе почетному сословію общества, а большинство не имѣло ихъ. Вскорѣ съ горъ стало собираться народу болѣе и болѣе и наконецъ пріѣхалъ верхомъ на малорослой лошади чиновникъ съ пикой, несомой оруженосцемъ; костюмъ его былъ слѣдующій: голубой шелковый кафтанъ до колѣнъ, на рукавахъ розовые отвороты изъ той же матеріи, а на шляпѣ пучекъ синихъ перьевъ.

Вскорѣ корейцы стали требовать, чтобы мы удалились съ ихъ берега, показывая знаками, что если они допустятъ насъ далѣе, то имъ отрубятъ головы. Въ 12 часовъ я рѣшился взять людей, которые шли съ бичевой, и перевезти ихъ на противоположную сторону для обѣда; когда четверка посадила ихъ и стала отваливать, то изъ толпы начали бросать въ насъ грязью; я велѣлъ выстрѣлить изъ ружья на воздухъ; послѣ выстрѣла толпа разбѣжалась и уже болѣе никакихъ недружелюбныхъ дѣйствій не выказывала.

На другомъ берегу на вершинѣ горы футъ въ 600, построены отдѣльные дома, вѣроятно съ цѣлю осматривать окрестности.

20 мая, въ 9 часовъ штиль, ясно; высота барометра 29,68, термометръ $+15^{\circ} 2$.

Полдень: вѣтръ свѣжій NNW, высота барометра 29,68, термометръ $+16^{\circ}$.

8 часовъ: вѣтръ умѣренный NNW, высота барометра 29,70, по термометру $+14\frac{1}{2}^{\circ}$.

Находился въ 10 миляхъ отъ устья; опись производилась по лѣвому берегу; но въ $\frac{1}{2}$ 10 часа вдругъ засвѣжѣвшій вѣтръ заставилъ остановиться; при этомъ песокъ, поднявшійся съ береговъ, несъ такую пыль, что трудно было смотрѣть; мы прекратили работы и встали на дрекѣ.

Съ разсвѣтомъ корейцы собирались, какъ наканунѣ, на правомъ

берегу; между ними легко можно было отличить двухъ чиновниковъ, одѣтыхъ въ оранжевыхъ шелковыхъ кафтанахъ, и одинъ изъ нихъ имѣлъ шляпу съ большимъ оранжевымъ перомъ. При нихъ были четыре оруженосца съ пиками; у двоихъ были синіе флаги съ бѣлой звѣздой въ срединѣ. Лошади чиновниковъ были покрыты тигровой шкурой и на одной даже была серебряная сбруя.

Когда мы остановились, то на нашу сторону переѣхали на долбленомъ челногѣ, длиною футъ 10—съ прямой кормой, три человѣка и отдали письмо, написанное китайскими буквами, проси написать что-то въ отвѣтъ, чего мы по незнанію языка понять не могли, но написали: «мы русскіе и идемъ осматривать рѣку».

21 мая, 9 часовъ: вѣтръ умѣренный отъ SSO; ясно, высота барометра 29,80, термометръ $+17^{\circ}6$; температура воды $+12^{\circ}8$.

Полдень: вѣтръ и погода тѣ же, высота барометра 29,80, термометра $+15^{\circ}2$; температура воды $+14^{\circ}6$.

8 часовъ: вѣтръ и погода въ томъ же состояніи, высота барометра 29,70 температура $+12^{\circ}$.

Находимся въ 11 миляхъ отъ устья. Съемка производилась по лѣвому берегу, шлюпки шли подъ нарусами и дѣлали промѣръ.

Сегодня, какъ и прежде, толпы корейцевъ стали провожать насъ по правому берегу; но это дѣлалось съ слѣдующей церемоніей: чиновникъ, въ описанной уже одеждѣ, ѣхалъ на лошади верхомъ; лошадь вели за поводъ; синіе значки несли впереди. На возвышенномъ мѣстѣ, гдѣ по глубинѣ необходимо было шлюпкамъ проходить очень близко, они встрѣчали насъ музыкой—изъ двухъ кларнетовъ, звуки которыхъ были очень похожи на пастушескую свирѣль. Между этимъ собраніемъ легко было отличить женщину, одѣтую очень опрятно въ бѣлый костюмъ; надъ ней постоянно несли зонтикъ.

22 мая, 9 часовъ: вѣтръ тихій отъ SSO, дождь; высота барометра 29,73, термометра $+12^{\circ}8$.

Полдень: вѣтръ SSO, высота барометра 29,73, по термометру $+11^{\circ}2$.

Окончивъ работы поздно вечеромъ, мы стали на якорь въ 15 миляхъ отъ устья на срединѣ рѣки, съ намѣреніемъ, если глубина не будетъ препятствовать, удовольствоваться обзоромъ и идти далѣе сколько время и обстоятельства дозволить. Послѣ обѣда, когда нѣсколько прочистилось, мы перешли внизъ по рѣкѣ, только на болѣе удобное мѣсто для привала. Мимо насъ прошли 4 корейскія лодки, длиною футъ 30 и довольно широкія; онѣ вышли изъ рѣчки, впадающей въ р. Тумень-ула съ правой стороны, и направились къ городу; на каждой было по 10 человѣкъ, одѣтыхъ, какъ и прежде видѣли, но сверху было накинуто родъ плаща изъ звѣриной шкуры

шерстью вверхъ, или сдѣланной изъ камыша на подобіе японскихъ, часто встрѣчавшихся въ Нагасаки; у одного изъ нихъ на шляпѣ было перо.

23 мая, 9 часовъ: штиль, густой туманъ, падающій крупными каплями; по временамъ дождь; высота барометра 29,80, по термометру $+9^{\circ}6$.

Полдень: состояніе погоды то же; высота барометра 29,80, по термометру $+11^{\circ}2$. Работъ не производилось.

24 мая, 9 часовъ: штиль, туманъ и по временамъ дождь; высота барометра 29,76, по термометру $+9^{\circ}6$.

Полдень: погода прежняя; высота барометра 29,70, по термометру $+10^{\circ}4$.

8 часовъ: состояніе погоды то же; высота барометра 29,73, по термометру $+10^{\circ}$.

Работъ не производилось.

25 мая. Штиль, малооблачно, съ просіяніемъ солнца; высота барометра 29,73, по термометру $+9^{\circ}6$.

Полдень: погода та же, высота барометра 29,70, по термометру $+13^{\circ}6$.

Проведя 10 дней въ рѣкѣ, начали спускаться къ устью, для подробнаго изслѣдованія какъ его, такъ и побережья; въ то же время продолжали топографическую съемку лѣваго берега. Вечеромъ, съ заката солнца, остановились для ночлега въ 6 миляхъ отъ устья.

26 мая, полдень: вѣтръ тихій SO, высота барометра 29,72, по термометру $+10^{\circ}4$. Утромъ было ясно, но вскорѣ сдѣлался туманъ.

Продолжали топографическую съемку лѣваго берега и промѣръ въ устьѣ.

27 мая, 9 часовъ: штиль, малооблачно; высота барометра 29,70, по термометру $+16^{\circ}$.

Полдень: вѣтръ тихій SO; туманъ продолжался съ 11 до 2 часовъ. Высота барометра 29,70, по термометру $+15^{\circ}$.

8 часовъ: вѣтръ тотъ же и туманъ; высота барометра 29,70, по термометру $+14^{\circ}4$. Въ морѣ видны киты, бросающіе фонтаны футовъ на 10.

Въ устьѣ. Сегодня выѣзжали въ море, чрезъ баръ, для промѣра. Погода была тихая, и умѣренная зыбь отъ SO; также производили топографическую съемку отъ устья къ N.

28 мая, 9 часовъ: штиль и густой туманъ; высота барометра 29,64, по термометру $+12^{\circ}8$.

Полдень: погода прежняя, высота барометра 29,64, по термометру $+16^{\circ}$.

КЪ СЪ., ОПИСЬ Р. ТУМЕНЬ-УЛА, ПОГРАНИЧНОЙ СЪ КИТАЕМЪ."

НАГЛЯДНАЯ КАРТА
ПОГРАНИЧНОЙ СЪ КИТАЕМЪ РѢКИ ТУМЕНЬ-УЛА.
1861 года.

0 1 2 3 4 5 6 миль

Гидрогн вь футовъ.

Шир. устья $42^{\circ} 15' N$
Дол. — $130^{\circ} 44' C. от. Гр.$

Городъ
N

S

Дер. Корейцевъ

Каменный уголь

Испороченной дровъ
Дер. Корейцевъ

Дер. Корейцевъ

Бухта Тошкевича

Дер. Корейцевъ

Дер. Корейцевъ

М. Сесуро
до с. до с.

Видъ устья рѣки Тумень-ула, снятый съ точки, находящейся на SW 20° въ разстояніи 2 миль отъ устья.



Туманъ позволялъ видѣть человѣка на разстояніи 100 сажень; съемку производили отъ устья къ S, до мыса Сесуро.

Вечеромъ ѣздили въ деревню желая купить быка, такъ какъ одинъ изъ нашихъ матросъ рассказывалъ, что встрѣтилъ человѣка, знающаго нѣсколько словъ по-русски, который предлагалъ продать быка; но съ приближеніемъ шлюпки къ деревнѣ жители разбѣжались, безъ всякаго съ нашей стороны повода.

29 мая, 9 часовъ: штиль, облачно и дождь; высота барометра 29,44, по термометру $+12^{\circ}8$.

Полдень, бухта Сесуро: штиль, малооблачно; высота барометра 29,57, по термометру $+16^{\circ}$.

Въ 8 часовъ отправились въ бухту Сесуро. При проходѣ чрезъ баръ, встрѣтили очень большое и крутое волненіе, доходящее по крайней мѣрѣ до 15 футъ; четверка перешла благополучно, а въ барказъ нерѣдко вкатывался гребень волны. Миновавъ баръ, зыбъ успокоилась и дозволила отлить изъ барказа воду, которой набралось до 50 ведръ.

Въ бухтѣ, по причинѣ сильнаго прибоя, необходимость заставила пристать къ селенію, гдѣ собралось человѣкъ 100 корейцевъ и окружили насъ, однакожъ непріязненныхъ дѣйствій не выказывали. Между ними былъ чиновникъ съ двумя охранителями, имѣющими палки—въ родѣ лопастей нашихъ веселъ,—этимъ оружіемъ они разгоняли народъ и даже били.

Въ 2 часа, увидя корветъ «Калевала» съ горы, мы подняли на ней русскій флагъ и стрѣляли изъ ружей; послѣ чего вышли на нашихъ шлюпкахъ изъ бухты и пристали къ корвету. Въ 7 часовъ вечера прибыли на немъ въ бухту Посьета.

СМОТРЪ ФРЕГАТУ «СВѢТЛАНА»

ПРОИЗВЕДЕННЫЙ КОНТРЪ-АДМИРАЛОМЪ КУЗНЕЦОВЫМЪ, НА КРОНИШТАДТСКОМЪ РЕЙДѢ.

Смотръ возвратившемуся изъ кругосвѣтнаго плаванія фрегату «Свѣтлана» произведенъ мною въ присутствіи г. генераль-маіора Мещерякова, капитановъ 1 ранга: барона Таубе, Всеволожскаго, капитановъ 2-го ранга: фонъ-Франка, Брюммера, Федоровскаго и Андреева 2-го, капитанъ-лейтенантовъ: Беклемова и Шварца.

По осмотру команды, обратившей на себя общее вниманіе своимъ бодрымъ, здоровымъ и молодцоватымъ видомъ, приказано было поставить марсели и брамсели, что исполнено въ $5\frac{1}{4}$ м.; взяли у марселей 2 рифа въ $2\frac{1}{4}$ м. (по прежнему рифъ-сезиями); по большой ветхости парусовъ, французской методы не приспособлено. Съ основою вытреповъ, винтъ (вѣсомъ 540 пуд.) былъ поднятъ въ $3\frac{1}{4}$ м. Марсели и брамсели закрѣплены въ $2\frac{1}{2}$ м.; сошли внизъ черезъ $5\frac{1}{2}$ м.; марсели крѣплятъ безъ парусинныхъ чакловъ.

Перемѣна марселей и амбаркація десанта не были дѣланы, такъ какъ эти дѣйствія были произведены въ присутствіи Государя Императора на рейдѣ 2-го іюля. Подъ десантъ идутъ всѣ гребныя суда; при фрегатахъ остается четверка, двойка и гичка; десантъ состоялъ изъ 11 унтеръ-офицеровъ и 121 рядовыхъ.

По пробитіи тревоги, фрегатъ былъ по всѣмъ частямъ приготовленъ къ бою: батареи изготовились въ $2\frac{5}{4}$ м.; артиллерійское ученіе прежнее, безъ измѣненій, и шло на игначной батарее быстро, съ полнымъ знаніемъ дѣла; перемѣнили у 30 ф. орудія переднее колесо въ $1\frac{1}{2}$ м., закрѣпили батарею по походному въ $3\frac{1}{2}$ м. Въ нижней батарее дѣйствовали съ такою же бойкостью и знаніемъ: у 60 ф. орудія, станокъ перемѣнили въ $2\frac{5}{4}$ м. помощью талей, особо для сего сдѣланныхъ, у конхъ одинъ блокъ двухшкивный, а другой трехшкивный; щеки у обоихъ блоковъ желѣзныя; у трехшкивнаго блока сдѣлана скоба, которая закладывается въ разъемную проушину; у двухшкивнаго прѣкрѣпленъ желѣзный болтъ на шарнирѣ, который проходитъ чрезъ дыру, просверленную въ верхней палубѣ, и сверхъ этой дыры накладывается желѣзная планка съ отверстіемъ для болта; когда болтъ пройдетъ чрезъ эту планку, то въ него закладываютъ желѣзную чеку; послѣ этого тали совершенно готовы къ подъему орудія. Когда станокъ перемѣненъ и пушка положена на новый станокъ, то тали разносятъ и отверстіе въ верхней палубѣ, куда проходилъ болтъ отъ талей, завинчи-

вають мѣдною пробкою, для которой въ верхней палубѣ вѣзана мѣдная втулка. Этотъ способъ нахожу лучшимъ изъ всѣхъ мною видѣнныхъ. У другаго орудія переиѣнены всѣ колеса въ $2\frac{3}{4}$ м.; батарею закрѣпили по походному въ $4\frac{1}{2}$ м. Въ продолженіе всего плаванія каждый комендоръ выбросилъ въ цѣль по 6 ядеръ и 2 бомбы, на тихой водѣ. По замѣчанію командира, заднія оси пушечныхъ станковъ, сдѣланныя изъ казанскаго дуба, въ теплыхъ климатахъ скоро сгнивають; почему онъ полагаетъ, что лучше дѣлать ихъ желѣзными, какъ и переднія. По пробитіи тревоги для грюйт-камернаго ученья, было подано въ 5 минутъ, въ дежѣ, къ каждому орудію, вмѣсто пушечныхъ зарядовъ, отъ 6 до 12 пыжей и отъ 4—8 бомбъ; на шканцахъ отъ 10—13 пыжей и отъ 2—6 гранатъ. При осмотрѣ бомбъ, оказалась осмолка ихъ и флястовъ такъ хороша, какъ-бы только что сдѣлана, не смотря на то, что бомбы на фрегатѣ пробыли слишкомъ три года, что доказываетъ сухость бомбовыхъ погребовъ. Абордажныя партіи, по вызову, устроились въ $4\frac{1}{2}$ м., вооружены хорошо и оружіе содержится въ исправности. На всѣхъ фрегатахъ, мною осмотрѣнныхъ («Олегъ», «Громобой» и «Свѣтлана»), абордажныя партіи строятся разсыпавшись по всему верху; кажется, гораздо было бы удобнѣе назначать для всѣхъ партій сборнымъ мѣстомъ шканцы, гдѣ и строятся взводами, въ видѣ густой колонны. По пожарной тревогѣ партіи приготовились въ 5 м.; сей и нокъ-тали навѣсили чрезъ $5\frac{1}{2}$ м. Дѣйствіе всѣхъ 3 даutoновыхъ помпъ шлангами, выведенными на верхъ, было самое слабое; ручные, его же системы, бранспойты по худости забортных шланговъ, совсѣмъ не дѣйствовали, и потому настоящіе гуттаперчевые и кожаные шланги было бы дешевле и удобнѣе замѣнить ткаными, имѣя послѣднихъ по 2 и по 3 комплекта.

Всѣ дѣйствія по парусной части, артиллерійское ученье и проч., команда производила съ большимъ усердіемъ, бойко и каждый съ тѣмъ знаніемъ и навыкомъ, которые только и можно приобрести въ продолжительномъ плаваніи и разумномъ упражненіи.

Всѣ вышеупомянутыя дѣйствія и тревоги раздѣляемы были осмотрами фрегата, машины, отчетности и раздыхомъ команды для завтрака. Фрегатъ «Свѣтлана» построенъ во Франціи по системѣ Армана; послѣ 3-хъ лѣтняго плаванія въ дальнихъ моряхъ, оказалась слабость только въ крѣпленіяхъ кормы, гдѣ была постоянная течь; это необходимо нужно исправить скрѣпленіемъ подзора со старпостомъ желѣзными наугольниками; всѣ прочія крѣпленія совершенно прочны и рѣшительно ничего не подалось; впрочемъ, что скажетъ еще зимовка при большихъ морозахъ: не будутъ ли они дѣйствовать разрушительно на крѣпленія составныхъ частей фрегата,

гдѣ соединенныя желѣзо и дерево не одинаково сжимаются, и не подвергнется ли скорому гніенію внутренняя обшивка (отъ гондека до кильсона), прикрытая тремя поясами изъ толстаго листоваго желѣза?

Внутреннее расположеніе фрегата весьма просто и удобно; батарея снабжена превосходными потайными фонарями для ночной тревоги, какихъ нигдѣ у насъ нѣтъ, и черными досками съ вычерченными на нихъ траекторіями полета снарядовъ при разныхъ углахъ возвышенія орудія, что весьма полезно для нагляднаго обученія комендоровъ; сосновая палуба слаба для имѣемой артиллеріи; въ этомъ удостовѣряють выбоины подъ колесами станковъ. Лазаретъ просторенъ и превосходно освѣщается вентилаторомъ Вангейка. Магазины шкиперскихъ и артиллерійскихъ запасовъ весьма удобно устроены для ихъ подручной укладки и выдачи; въ послѣднемъ показали намъ фитиль японской выдѣлки: онъ хорошо скрученъ, тонокъ и занимаетъ впятеро менѣе мѣста, что весьма важно во время дальнихъ плаваній; а потому суда, идущія къ русскимъ берегамъ Восточнаго океана, должны запастись нашимъ неукладистымъ фитилемъ только на переходъ до Японіи. Большая крыйтъ-камера ниже ватерлиніи 5 футами и блиндирована двумя парусными каютами; бомбовый погребокъ тоже; малыхъ крыйтъ-камеръ двѣ и также блиндированы каютами, наполненными тросами и разными снастями. Большая крыйтъ-камера, при своей уютности, вмѣстительна, и хотя освѣщена только 2 фонарями, по три свѣчи въ каждомъ, но, при помощи ручныхъ переносныхъ рефракторовъ, это освѣщеніе совершенно удовлетворительно и гораздо экономичнѣе нашего, получаемого чрезъ дорогіе фонари Штанге. Однимъ словомъ, вся солидная и приличная военному фрегату внутренняя отдѣлка, чистота и порядокъ, въ какомъ все содержится, не оставляють ничего желать лучше. Этотъ фрегатъ заслуживаетъ того, чтобы его изучать въ подробности по всѣмъ частямъ.

При отправленіи фрегата въ Восточный океанъ, артиллерія была убавлена въ числѣ и калибрѣ: въ декѣ оставлены 24 орудія 60 ф. № 2 и 4-ре 36 ф.; на открытой батарее два 60 ф. № 1 и вмѣсто остальныхъ 60 ф., были оставлены восемь 30 ф.; на бакѣ не оставлено ни одного орудія, для облегченія носовой части.

Парусность соразмѣрена весьма удачно по фрегату; вооруженіе вообще твердое, дающее возможность до-нельзя форсировать парусами. Командиромъ фрегата сдѣлано много весьма полезныхъ приспособленій по вооруженію. Здѣсь замѣчено, какъ и на фрегатѣ «Олего», что кливеръ часта рвется по слабости положенной штатомъ парусины, которая однимъ номеромъ тоньше противу кливер-

ной въ англійскомъ флотѣ. Фрегатъ обладаетъ превосходными качествами: носомъ небыть, качку имѣть весьма плавную, въ ровный бейдевиндъ ходъ достигаетъ до 11 узловъ, имѣя между поворотами 13 румбовъ; но по мнѣнію командира это можно поправить румба на два, отнормъ фордуновъ ближе къ борту, для большой браспоки нижнихъ реевъ. Случалось поворачивать на зыби оверштагъ при двухъ рифахъ, фогѣ и гротѣ, съ незначительнымъ заднимъ ходомъ; безъ зыби и съ полными парусами поворотъ дѣлалъ безъ задняго хода.

Машина во все плаваніе не имѣла ни какихъ починокъ; запасныя машинныя вещи и дымогарныя трубки остались не тронутыми. Всѣ восемь котловъ исправны; употреблялись постоянно только шесть; пары обыкновенно носили 15 фунт., при чемъ оборотовъ винта было отъ 40 до 44; контрактное число 48. При пробѣ въ Бискайской губѣ въ 1858 г., при 22 фунт., машина дѣлала 55 оборотовъ. Трата угля и прочихъ припасовъ менѣе положенія; экономіи въ 2 года оказалось: угля до 5000, масла 36, и сала 28 пудовъ. Машинное отдѣленіе превосходно освѣщается помощію другаго вентилятора Вангейка, поставленнаго у трубы и дѣйствующаго приводомъ на валѣ винта.

Опрѣснителей два,—французской системы, изъ спиральныхъ трубокъ въ мѣдномъ цилиндрѣ; оба аппарата даютъ въ сутки до 440 ведеръ, съ тратою угля до 32 пудовъ въ часъ.

Путевые компасы John Gray'a имѣютъ приборы для уничтоженія девіаціи; объ нихъ будетъ представленъ командиромъ подробный отчетъ въ гидрографическій департаментъ. Сверхъ обыкновеннаго лага, имѣли еще Самойлова съ особымъ механизмомъ, Массея и лагъ-логъ Пеку. Девіація опредѣлялась 3 раза: въ Жирондѣ наибольшая оказалась 21° W, на WtN; на кронштадтскомъ рейдѣ 16°, на O; въ Тулонѣ 26° W и въ бухтѣ Посьета 12° W, на WtN; но какъ найденная въ портѣ девіація бесполезна съ перемѣною широты, то въ морѣ ежедневно опредѣляли склоненіе по азимутамъ. Хронометровъ было два—Баррода и Паркинсона и полухронометръ Дента; первые два на фрегатѣ уже 4 года, а послѣдній купленъ въ Англій въ 1860 году; ходъ ихъ былъ правленъ, когда они стояли въ капитанской каютѣ; но съ переносомъ въ шкиперскую, ходъ значительно измѣнился.

Обратное плаваніе (съ 21 октября 1861 года по 20 іюня 1862) изъ Шанхая въ Кронштадтъ было совершено чрезъ Магелановъ проливъ въ 223 дня: изъ нихъ подъ парусами находились 153, и подъ парами 25 сутокъ; угля истрачено 62 715 пудовъ.

Росписанія, журналы: шканечный, машинный, метеорологическій

(Maury) и хронометрическій найдены въ совершенномъ порядкѣ; отчетность по шнуровымъ книгамъ доведена до 1-го іюля и согласно съ данными формами.

Среднее число больныхъ въ теченіе всей кампаніи, на лазаретной порціи, было около 7 человекъ; преобладающія болѣзни имѣли въ большихъ широтахъ ревматическо-катаральный характеръ, въ тропикахъ, и особенно въ китайскомъ морѣ, желудочно-кишечной и перемежающіяся лихорадки. Въ 3 года померло 11 человекъ: изъ нихъ трое потонули при паденіи съ рей.

При опросѣ команды по довольствію, отвѣчали дружно, что всѣмъ довольны и претензій никакихъ неимѣютъ. Послѣ чего были представлены командиромъ фрегата, нижніе чины достойные по своему отличному поведенію и знанію дѣла къ производству изъ званія въ званіе: изъ нихъ въ боцмана 3, въ квартирмейстеры 30, въ марсовые 27 и проч.; но какъ такого числа ваканцій въ экипажѣ неимѣется, то и предстоитъ затрудненіе въ ихъ производствѣ. Поставляю себя долгомъ представитъ объ этомъ ходатайствѣ командира фрегата, принимая во вниманіе, что послѣ трехъ-лѣтняго плаванія и непрерывно дѣятельнаго упражненія, они могутъ быть лучшими практически наставниками неопытныхъ командъ.

Гардемарины бывшіе въ кампаніи на фрегатѣ «Свѣтлана», обучались наукамъ подъ руководствомъ лейтенанта Купріянова; для англійскаго языка былъ нанятъ учитель. На практическое обученіе гардемариновъ морскому дѣлу было обращено большое вниманіе, какъ достойные по своему поведенію и знанію они держатъ теперь экзаменъ въ мичманы.

Въ заключеніе смотра было приказано выслать подъ веслами всѣ гребныя суда; чрезъ 2½ м. отвалило первое отъ борта, а послѣднее чрезъ 4 м.; семь шлюпокъ обогнули 2 раза фрегатъ подъ сплвною, красною греблею, и потомъ по приказанію, быстро поставили паруса. Легкіе катера вооружены разнѣннымъ фокомъ и бизанью — парусностію, соединяющею въ себѣ всѣ удобства; два барказа и капитанскій катеръ, построенные по чертежамъ Армана въ Бордо, имѣютъ прекрасныя качества: подъ парусами и подъ веслами любаются быть въ грузу. Полубарказъ, по чертежу адмирала Шанпа, весьма хорошъ подъ парусами во всякую погоду. Легкіе катера, по англійскому чертежу, построенные изъ тика, подъ парусами и подъ веслами не оставляютъ ничего желать лучше. 14 весельный капитанскій катеръ, лучшій ходокъ, постоянно обгонялъ всѣ суда подъ парусами и подъ веслами. Гигъ, взятый съ транспорта «Японецъ», американскаго чертежа, выигралъ много призовъ, на гонкахъ; вельботъ, купленный въ Нагасаки, прекрасная шлюпка во всѣхъ отноше-

ніяхъ. Желѣзный паровой барказъ (въ 9 силъ) доставлялъ огромную пользу при всѣхъ разнообразныхъ случаяхъ службы; у него двѣ парусности: разнѣной фокъ и бизань, а другая—большой гротъ изъ американскаго дриля, выкрашенный отваромъ дубовой коры, съ поперечными бамбуковыми распорками, чрезъ которыя можетъ-быстро уменьшатся его величина; мачта на штырь и легко убирается.

Барказы вооружены мѣдными 12 фунтовыми единорогами; полу-барказъ и капитанскій катеръ 12-ти фунтовыми каронадами, катера 8 фунт. каронадами; но артиллерія катероу неудобна и тяжела.

СЛУЧАЙ ВОЗГОРѢНІЯ УГЛЯ НА КОММЕРЧЕСКОМЪ ПАРОХОДѢ, СТОЯВШЕМЪ ВЪ КРОНШТАДТСКОЙ ВОЕННОЙ ГАВАНИ.

6 августа сего года въ Кронштадтѣ, на англійскомъ коммерческомъ пароходѣ *Джисси-Квинъ*, стоявшемъ въ военной гавани, произошелъ пожаръ: въ 10 часу утра загорѣлся самъ собою грузъ каменнаго угля. Немедленно, по распоряженію командира внутренней брантвахты, пароходъ вывели изъ гавани и поставили въ верстѣ разстоянія отъ военнаго угля. Къ 2 часамъ пополудни успѣли однакожъ потушить загорѣвшійся уголь, наполнивъ водой отдѣленіе, въ которомъ произошло возгорѣніе.

По изслѣдованіи причинъ пожара, командиръ внутренней брантвахты, отъ 11 августа, донесъ главному командиру кронштадтскаго порта, что по показаніямъ шкипера, штурмана и старшаго инженера англійскаго коммерческаго парохода *Джисси-Квинъ*, имѣвшійся на пароходѣ каменный уголь былъ погруженъ, въ Гартлепулъ, не совсѣмъ въ сухомъ видѣ. Возгорѣніе угля 6 августа произошло въ отдѣленіи, смѣжномъ съ машинною, отъ коего уголь былъ отдѣленъ желѣзною переборкою. Отдѣленіе это было набито углемъ до самой палубы, и съ самаго выхода судна изъ Англіи никто туда не ходилъ, потому что оно постоянно было заперто на замокъ, а сверху покрыто брезентомъ. Дыма и запаха гарью никто не слыхалъ до 6 августа, т. е. до того времени, пока не былъ открытъ люкъ для выгрузки угля. Возгорѣніе онаго полагають произошло отъ спertaго воздуха.

О ПЛАВАНІИ ВИНТОВАГО КОРВЕТА «КРЕЧЕТЪ»**ВЪ ЧЕРНОМЪ МОРѢ,***съ 11 февраля по 3 марта сего года.*

(Рапортъ командира корвета, кап. 2 р. Добровольскаго) (*).

Вслѣдствіе предписанія начальника Сухумской станціи, корветъ «Кречетъ», 11 февраля, въ 6 часовъ по полудни, снялся съ Сухумскаго рейда, съ цѣлью осмотрѣть береговую линію Кавказа и преслѣдовать вооруженной силой турецкія кочермы, занимающіяся контрбандной торговлей съ горцами. Имѣя въ виду начать подробный осмотръ берега съ Адлера, я рассчитывалъ ходомъ корвета такъ, чтобы съ разсвѣтомъ подойти къ означенному мѣсту. 12 февраля въ 7 часовъ утра мы подошли на $1\frac{1}{2}$ мили отъ Адлера; остановивъ ходъ, я осмотрѣлъ развалины прежде бывшаго укрѣпленія, но не нашелъ тамъ ни малѣйшаго признака жизни. Пустивъ въ ходъ машину, корветъ пошелъ вдоль берега, уменьшивъ разстояніе еще на полмили, такъ что глубокое и узкое ущелье рѣчки Хасты прошли въ одной милѣ. По берегу отъ Адлера до Сочи видѣлись аулы горцевъ, раскиданные въ небольшомъ разстояніи другъ отъ друга. Пройдя же укр. Сочи, замѣтили кочерму, вытасченную на берегъ у рѣчки Лаупе. По долинѣ этого ущелья, въ порядочномъ разстояніи отъ морскаго берега, расположенъ аулъ, защищенный съ моря густорастущими деревьями; вправо отъ ущелья при самомъ берегѣ сдѣланъ на протяженіи 50 сажень каменный заваль. Подойдя малымъ ходомъ, по лоту, на глубину 30 футь, или на разстояніе четырехъ кабельтовыхъ, и поставивъ корветъ правымъ бортомъ противъ кочермы, я приказалъ пробить полную тревогу. Когда батареинный командиръ, лейтенантъ Артюховъ, донесъ о готовности батареи, то получилъ приказаніе, для первоначальной пробы, открыть огонь по порядку нумеровъ, и самому, совмѣстно съ своими помощниками, полубатареинными командирами, указывать комендорамъ и прислугѣ всѣ приемы дѣйствія, во избѣжаніе несчастныхъ случаевъ. Но такъ какъ команда корвета, вся безъ исключенія, еще впервые слышала свистъ ядеръ и боевой грохотъ орудій, то весьма понятно,

(*) Предыдущій рапортъ капитана 2 р. Добровольскаго къ главному командиру Николаевскаго порта былъ напечатанъ въ М. Сб., № 8, оф. отд. стр. 139; въ немъ заключалось описаніе крейсерства съ 3 января по 10 февраля сего года.

что первые выстрѣлы не могли быть удачны. Когда же при пальбѣ по порядку нумеровъ, каждое изъ пяти орудій сдѣлало по три выстрѣла, я приказалъ пробить тревогу для батальнаго огня. Между тѣмъ вѣтеръ, который мы имѣли съ лѣвой стороны, понемногу сбивалъ корветъ къ берегу и разстояніе до него постепенно уменьшалось. Послѣ нѣсколькихъ выстрѣловъ ловкіе и отчаянные убыхи стали собираться со всѣхъ близлежащихъ ауловъ; одна значительная партія заняла вышеозначенный заваль, другая расположилась въ разсыпную по лѣвой сторонѣ ущелья, на возвышенномъ утесѣ, покрытомъ густымъ кустарникомъ, и какъ только корветъ приблизился на разстояніе ружейнаго выстрѣла, они открыли бѣглый огонь изъ винтовокъ. На корветѣ тотчасъ же вызвали стрѣлковую партію подъ начальствомъ лейтенанта Федотова, которому въ помощь я опредѣлилъ штабсъ-капитана Перлика (офицера генеральнаго штаба, назначеннаго на корветъ для крейсерства по особому предписанію отъ кутанскаго генераль-губернатора). Первый полувзводъ стрѣлковой партіи, подъ распоряженіемъ г. Перлика, былъ разсыпанъ по правому борту корвета; второй полувзводъ, подъ начальствомъ командира партіи и его втораго помощника гардемарина Григоренки, былъ посланъ на марсы. Какъ только рожокъ проигралъ сигналъ къ открытію батальнаго огня, наши штуцерныя пули въ одинъ моментъ согнали убыховъ съ ближайшаго утеса и принудили скрыться за противоположный скатъ. Между тѣмъ ядра и гранаты наши стали ложиться такъ удачно, что послѣ полуторачасоваго дѣйствія съ нѣкоторыми интервалами, кочерма была до такой степени избита, что лѣвый бортъ ея представлялъ большую брешь; руль и киль были отбиты; мачта и рей переломлены. Но чтобы окончательно привести ее въ совершенную негодность, я приказалъ сдѣлать съ cadaго орудія по одному выстрѣлу дрезгагами. Послѣ этихъ выстрѣловъ кузовъ и палуба кочермы походили на рѣшето. Пули убыховъ оставили слѣды по правому борту корвета, на фока-реѣ и гротъ-мачтѣ; преимущественно выстрѣлы ихъ были направлены на марсы и площадку. Вреда, болѣе существеннаго, они не могли сдѣлать, потому что прислуга у орудій была защищена высокимъ бортомъ, который на 2½ фута выше большаго роста; стрѣлки же на марсахъ были защищены барикадами изъ двухъ рядовъ коеекъ. Только одна пуля, ударившись въ карнизъ площадки отбила его кромку и потерявъ силу, рикошетнымъ движеніемъ, задѣла за погонъ капитана унтеръ-офицера Дремлюги, стоявшаго около гротъ-мачты. Видя, что дальнѣйшее дѣйствіе бесполезно, потому что кочерма была совершенно разрушена, я приказалъ пробить отбой.

Продолжая путь, корветъ, въ ½, 2-го часа по полудни, замѣтилъ

не доходя Псезуане, на довольно большомъ разстояніи отъ морскаго берега, смѣло расположившагося контрабандиста, противъ рѣчки Гомехъ. Въ разстояніи 200 сажень внутрь отъ берега виднѣлись три сакли, и мѣстность представляла обширную ложину, совершенно открытую; рѣчка Гомехъ вливается въ море нѣсколькими рукавами и, при таяніи снѣговъ, разливается, судя по признакамъ, на большое пространство; глубина моря около берега незначительная, такъ что корветъ, подойдя на глубину 20 футь, былъ въ разстояніи отъ берега, на пять кабельтовыхъ. По пробитіи тревоги батарея открыла огонь, и въ этотъ разъ опять отъ пальбы по порядку нумеровъ перешли къ батальному огню; разстояніе 5-ти кабельтовыхъ и незначительная цѣль — площадь кормовой части кочермы, при неопытности комендоровъ, были причиной, что выстрѣлы наши не имѣли той удачи, какъ съ первой кочермой, но все таки я не иначе пробилъ отбой, какъ послѣ четырехъ весьма значительныхъ продольныхъ и сквозныхъ пробоинъ; кромѣ того, ядра наши значительно повредили сакли, находившіяся по направленію выстрѣловъ. Горцы хотя и собрались въ большомъ количествѣ, но за дальностью разстоянія не могли открыть огня.

Продолжая путь вдоль берега, въ разстояніи самомъ незначительномъ, корветъ въ 4 часа подошелъ къ Туапсе, гдѣ нашли три кочермы различной величины, вытасканныя около большого числа духановъ, расположенныхъ въ 50 шагахъ отъ берега, по рѣчкѣ; мѣстность представляла обширную долину, покрытую рывтинами и бурганами значительной величины, на опушкахъ которыхъ устроены завалы и засѣки. Съ приближеніемъ корвета замѣтно было большое движеніе около кочермъ и духановъ; черкесы выносили тюки товаровъ. По первому выстрѣлу горцы разбѣжались въ разныя стороны, остались только двое, которые обкладывали низъ кочермы землей, желая предохранить ее отъ ядеръ; но первое ядро, упавшее весьма близко кочермы, вынудило ихъ скрыться. Къ сожалѣнію, не имѣя на корветѣ зажигательныхъ снарядовъ, которые при этомъ случаѣ могли бы служить съ пользой, я приказалъ чрезъ два выстрѣла ядромъ, на третій, посылать гранату; три кочермы и порядочное число деревянныхъ духановъ заставили меня дѣйствовать усиленно, почему я продолжалъ бомбардировку кочермъ до поздняго вечера. Всѣ три кочермы приведены въ совершенную негодность, а у многихъ передовыхъ духановъ были пробиты стѣны и крыши снесены; одинъ духанъ началъ было загораться, но въ скоромъ времени огонь потухъ. Горцы, видя наше усиленное дѣйствіе и въ ожиданіи, быть можетъ, со стороны нашей десанта, собрались въ

огромномъ числѣ; пущенные за завалы бомбы, да и вообще осколки разрывающихся гранатъ, какъ должно предполагать, нанесли имъ порядочный вредъ. Штурманскій офицеръ и его помощники кондукторы, присматривая за рулемъ и лотомъ, въ то же время наблюдали за полетомъ нашихъ снарядовъ и видѣли какъ нѣсколько человѣкъ были унесены въ дальніе аулы. Въ $\frac{1}{2}$ 7 часа вечера, пробивъ отбой, я отошелъ отъ Туансе и направился къ Феодосію, имѣя въ виду на возвратномъ пути начать такой же осмотръ берега отъ Фальшиваго Геленджика.

Получивъ разрѣшеніе на осмотръ сѣверной станціи кавказскаго берега, корветъ «Кречетъ» 2 марта въ 2 ч. ночи снялся съ феодосійскаго рейда для слѣдованія въ Керчь за почтой, а оттуда въ Сухумъ.

3-го марта, въ 7 часовъ утра, подойдя на $1\frac{1}{2}$ миль къ Фальшивому Геленджикъ, я приказалъ лечь вдоль берега. Въ балкѣ, гдѣ было прежде укрѣпленіе Михайловское, развалины котораго и по настоящее время существуютъ, мы увидѣли вытасканныя на берегъ двѣ кочермы; небольшой аулъ былъ расположенъ въ глубинѣ этой балки, на значительномъ разстояніи отъ берега. Завидѣвъ приближеніе корвета, горцы тотчасъ стали выбирать товары изъ кочермы и уносили ихъ въ глубину балки. Подойдя на разстояніе, какъ дозволяла глубина, и поставивъ корветъ лѣвымъ бортомъ противъ кочермы, я открылъ огонь. На этотъ разъ прислуга у орудій дѣйствовала расторопно, свободно, съ ловкостью искусныхъ артиллеристовъ. Послѣ пробныхъ выстрѣловъ, которые опредѣлили точнѣе разстояніе до цѣли, былъ открытъ батальный огонь. Въ настоящемъ случаѣ достаточно было сдѣлать полвыстрѣловъ изъ пяти орудій, чтобы привести кочермы въ совершенную неспособность плавать по морю.

Продолжая путь далѣе, въ балкѣ же, у рѣчки Джубъ, близъ Шапсуга, были усмотрѣны еще двѣ кондробандныя кочермы.

Пройдя траверсъ Шапсуга миляхъ въ 10, въ довольно обширной балкѣ, образующей рѣчку Плаху, около лѣваго берега самой рѣчки возвышается значительный утесъ, покрытый кустарникомъ и обгорѣлыми пнями, а на берегу насыпанъ довольно высокій курганъ, по хребту котораго сдѣлана оборонительная насыпь; на правомъ скатѣ этого кургана, около рѣчки, въ небольшомъ разстояніи отъ берега расположенъ значительный аулъ и духаны, противъ которыхъ, на гладкой площадкѣ, и были вытасканы замѣченныя нами кочермы. Осмотрѣвъ мѣстность и убѣдившись, что наши ядра и гранаты могутъ принести значительный вредъ шапсугамъ, я подошелъ съ корветомъ, по лоту, на весьма близкое разстояніе, такъ что орудія дѣйствовали на $\frac{5}{4}$ и $\frac{1}{2}$ градуса возвышенія; шапсуги тотчасъ заняли утесъ и рассыпались въ большомъ числѣ между

кустарниками; другая болѣе значительная партія расположилась за оборонительною насыпью. Приближеніе корвета они встрѣтили сильнымъ винтовочнымъ огнемъ, вслѣдствіе чего, я тотчасъ приказалъ командиру стрѣлковой партіи, лейтенанту Федотову, и его помощнику штабсъ-капитану Перлику, разсыпать стрѣлковъ по борту, другую же часть послалъ на марсы. Когда стрѣлки были по мѣстамъ, то поданъ былъ сигналъ открыть огонь. Бѣглый и весьма удачный огонь нашихъ штуцеровъ тотчасъ же принудилъ шапсуговъ, расположенныхъ на утесѣ, скрыться за обрывъ, а огонь изъ за оборонительнаго завала приутихъ моментально, только изрѣдка были слышны одиночные выстрѣлы. Между тѣмъ батарея дѣйствовала съ величайшимъ успѣхомъ: почти ни одинъ снарядъ не пропадалъ даромъ; въ особенности хороши были выстрѣлы второй полубатареи подъ присмотромъ мичмана Самойловича и его помощника гардемарина Славича. Опять пришлось сожалѣть о брандсугеляхъ, которыми можно было бы положительно сжечь весь аулъ и духаны; такого рода наказаніе могло бы сильно подѣйствовать на шапсуговъ и навести страхъ на контрбандистовъ. Отъ дѣйствія нашихъ гранатъ загорѣлась одна сакля, но храбрые шапсуги, подъ выстрѣлами, разобрали ее и тѣмъ не допустили огню распространиться. Кочермы были до того избиты, что повалились на бокъ; и когда открылись для цѣли ихъ палубы, лейтенантъ Артюховъ назначилъ два орудія дѣйствовать ядрами въ палубы, а остальные три—гранатами по ауламъ и духанамъ. Одинъ удачный выстрѣлъ съ бакового поворотнаго 36 ф. длиннаго орудія отбилъ носъ двухмачтовой кочермы. Убѣдившись въ окончательномъ разрушеніи кочермъ, передовыхъ духановъ и сакль, корветъ уже намѣревался отойти отъ берега; но въ это время замѣтили въ лоцницѣ большое движеніе горцевъ и послѣ нѣсколькихъ минутъ, на скатѣ кургана показалась толпа, везущая полевое орудіе. Дерзость эта вынудила меня остаться, чтобъ наказать смѣльчаковъ, которые, поставивъ орудіе на большое возвышеніе кургана за оборонительною насыпью и раскопавъ амбразуру, открыли огонь. Послѣ перваго ихъ неудачнаго выстрѣла, я приказалъ батарейному командиру назначить одно орудіе дѣйствовать противъ непріятеля. Горцы плохіе артиллеристы, ядра ихъ то недолетали, то перелетали чрезъ корветъ. Мичманъ Самойловичъ, по 6-му выстрѣлу, наведя орудіе своего плутунга, сбилъ орудіе съ лафета. Въ отчаяніи горцы вновь открыли бѣглый винтовочный огонь; но съ уничтоженіемъ орудія, я считалъ дѣло мое конченнымъ, и корветъ пошелъ впередъ.

Такимъ образомъ ввѣренный мнѣ корветъ, обойдя дистанцію южную, перешелъ на сѣверную, гдѣ и истребилъ девять кочермъ.

О СНЯТІИ СЪ МЕЛИ КЛИПЕРА ГАЙДАМАКЪ.

(Рапортъ командира клипера, к.-л. Пенчурова къ начальнику эскадры Тихаго океана, контръ-адмиралу Попову).

Де-Кастри; 9 іюля 1862 г.

Вашему превосходительству пзвѣстно, что въ день отбытія вашего съ рейда Дуэ, 28 мая сего года, приготовленія ко вторичной попыткѣ снять клиперъ «Гайдамакъ» съ берега были приведены почти къ концу. Эти приготовленія, кромѣ выгрузки всего почти, что можно было снять съ клипера, нетрояга корпуса и палубы судна,—состояли: 1) въ положеніи гуськовъ ко всѣмъ четыремъ якорямъ, къ цѣпямъ которыхъ были взяты гинп, какъ со шпеля на клиперѣ, такъ и со шпелей на ряжахъ, которыми приводились въ дѣйствіе гини отъ стрѣлъ (постановскихъ костылей) (*), установленныхъ въ носовой и кормовой частяхъ клипера; 2) въ откалаживаніи, установкѣ и привайтовленіи этихъ стрѣлъ и 3) въ устройствѣ устоевъ для двухъ паръ рычаговъ подъ крамболами клипера. Такъ какъ по окончаніи этихъ работъ оставалось еще время до дня полнолунія, то къ вышеупомянутымъ четыремъ стрѣламъ я прибавилъ еще двѣ противу середины клипера, гини отъ которыхъ, по немѣнью якорей и цѣпей, были взяты за нижніе концы заднихъ стрѣлъ, которые представляли имъ недурную опорную точку.

29-го мая съ утра выровняли гини и тали отъ стрѣлъ и въ 7 часовъ, послѣ неудачной попытки раскатать клиперъ, перебѣганіемъ людей съ одного борта на другой, начали ходить на всѣхъ шпеляхъ и таяхъ, при прибыли воды до 6 футъ 3 дюймъ по футштоку у гротъ-русленей. Гини переднихъ стрѣлъ, взятые за дальніе ряжи, вытянулись въ струну, такъ что у правой свернуло даже топъ; якоря отъ гиней заднихъ стрѣлъ и со шпеля клипера, невыдерживая приложенной къ нимъ силы, поползли и клиперъ не подавался ни на дюймъ.

Прекративъ тягу, я просилъ командира корвета «Калевала», положить его якорь гуськомъ къ якорю транспорта «Японецъ», чтобы такимъ образомъ прибавить еще одну неподвижную опорную точку. Эта работа, не смотря на беспокойное состояніе моря и вѣтра отъ S, была выполнена въ тотъ же день, а къ вечерней водѣ утихшій вѣтеръ позволилъ пароходу «Америка» стать по створу мачтъ клипера и принять отъ него бугсирь изъ двухъ новыхъ 8 дюйм. кабельтовыхъ. Сломанную утромъ стрѣлу замѣнили другою и, при

(*) Описанныхъ въ № 12 М. Сб. за 1861 годъ, адмираломъ Бутаковымъ.

убылой водѣ, клиперъ былъ окопанъ кругомъ, на сколько позволяла вода и каменистый подъ нимъ грунтъ.

Зыбь и вѣтеръ препятствовали пароходу «Америка» удерживаться въ направленіи кля клипера. Это много уменьшало полезное дѣйствіе парохода; оборвавъ буксиръ, онъ не могъ стащить клипера, не взирая на дружное дѣйствіе шпилей. Надо замѣтить, что возвышеніе воды въ этотъ разъ не достигало 6 футъ, а слѣдовательно мы не имѣли права терять надежды стащить клиперъ приготовленными средствами съ наступленіемъ полнолунія, такъ какъ по утрамъ вода уже превышала 6 футъ.

Въ ночь съ 29 на 30 мая продолжали окапываніе клипера, при чемъ полезное дѣйствіе стрѣлъ обнаружилось тѣмъ, что клиперъ какъ бы отдѣлился отъ стѣны логовища, образовавшагося вокругъ отъ наноснаго песку.

Съ утра 30-го понизившійся барометръ, тяжелыя тучи, зыбь и вѣтеръ отъ SO, подавали надежду на большую прибиль воды, что дѣйствительно скоро и осуществилось. Въ 7 часовъ вода перешла 6-ти футовую марку, а въ 8 ч. была уже 7 футтъ; покачавъ немного клиперъ, одновременнымъ дѣйствіемъ шпилей, мы легко тронули его съ мѣста. По устройству своему, потаповскіе костыли, по переходѣ стрѣлъ за отвѣсную линію, сдѣлались бесполезными, но клиперъ не имѣлъ уже прежняго тренія и продолжалъ уступать дѣйствію гиней съ клиперскаго шпиля и двухъ отяжекъ, взятыхъ съ носа клипера на задніе пзъ ряжевыхъ шпилей.

Свѣжесть вѣтра и волненіе не позволяли ни пароходу «Америка», ни другимъ пзъ находившихся на рейдѣ судовъ, принять другаго участія въ этой послѣдней попыткѣ стануть клиперъ, кромѣ отдѣленія людей на шпили.

Сдаваясь по канату отъ тяжелѣйшаго пзъ якорей, я не могъ подтянуть его вплотъ, потому что канатъ якоря задѣлъ за одинъ изъ ближайшихъ якорей, отъ котораго была проведена цѣпь къ гинямъ отъ стрѣлъ. Дотянувшись до этого послѣдняго, я остановился на кабельтовѣ отъ якоря, который былъ брошенъ по направленію правой раковины клипера, а частію и на цѣпи, по которой стягивался.

Носъ клипера смотрѣлъ вдоль берега; при убылой водѣ клиперъ сталъ на мель очень покойно, не испытавъ ударовъ, которые могли бы усилить его течъ, до сихъ поръ не превышавшую $1\frac{1}{2}$ дюйм. въ часъ. Въ малую воду, пользуясь тѣмъ, что канатъ, по которому мы сдавались, зацѣпивъ за ближайшій якорь, приподнял его штокъ и рымъ, мы заложили на этотъ якорь кусокъ цѣпи, подняли его подъ корму и подтянули на гакабортъ. Затѣмъ обратили главное

вниманіе на распутываніе канатовъ и гиней отъ стрѣлъ и на перевозъ на клиперъ наиболѣе необходимыхъ вещей, какъ то: помпы, портовъ, крамболъ, люковъ, шлюпъ-балокъ и проч. Къ вечеру вѣтеръ стихъ, но я не пошелъ на рейдъ за непмѣніемъ надежнаго якоря и цѣпи, съ которыми въ тогдашнемъ положеніи клипера могъ бы спокойно отстаиваться, и наконецъ потому еще, что самъ хотѣлъ поднять какъ якорь съ транспорта «Японецъ», такъ и свой, на которомъ стоялъ. Подъемъ перваго въ послѣдствіи былъ бы въ особенности затруднителенъ для барказовъ.

Утромъ 31 мая раздѣлся весьма свѣжій вѣтеръ отъ S съ большою зыбью, такъ что сообщеніе съ берегомъ можно было имѣть только на вельботахъ, да и то съ значительными затрудненіями отъ буруновъ. Мы съ нѣкоторымъ безпокойствомъ ждали малой воды, опасаясь сильныхъ ударовъ о грунтъ; однакожъ, послѣ полудня вѣтеръ затихъ совершенно, волненіе быстро улеглось и позволило намъ продолжать нагрузку.

Послѣ полуночи съ 31 мая на 1 іюня, поднявъ оба якоря, клиперъ вышелъ на рейдъ на буксирѣ парохода «Америка». Я бросилъ якорь на $4\frac{1}{2}$ саж. глубинѣ въ малую воду, прямо по направленію пристани, для удобства нагрузки; но перемѣна вѣтра къ N и порядочная зыбь отъ NW, заставили меня въ тотъ же день перейти далѣе къ сѣверу, что мы и выполнили при содѣйствіи той же «Америки».

По выходѣ на рейдъ состояніе погоды очень не благопріятствовало скорому забору вещей съ берега, такъ что только къ 3 іюня мы могли прибуксировать къ клиперу руль. Навѣсивъ руль, я могъ бы сняться съ якоря въ тотъ же вечеръ, но позднее время дня, утомленная команда, работавшая уже трое сутокъ сряду, и желаніе взять съ собою барказъ, не позволяли мнѣ оставить рейдъ Дуэ до утра 5 іюня. Впрочемъ, это промедленіе было очень кстати: 4 іюня лодка «Моржъ» окончила нагрузку углемъ и могла конвоировать насъ до Де-Кастри, вмѣсто корвета «Калевала», который такимъ образомъ не отрывался отъ работъ по забору тяжелыхъ частей механизма клипера.

Переходъ изъ Дуэ до Де-Кастри на буксирѣ парохода «Америка» былъ выполненъ совершенно благополучно въ 14 часовъ, при тихомъ вѣтрѣ отъ NO, съ которымъ мы могли нести трисели и стаксели и тѣмъ увеличивали ходъ до 6 узловъ. Подъ однимъ парами «Америка» вела насъ по 4 узла.

Состояніе течи, во время перехода и въ дни стоянки на рейдѣ, оставалось по прежнему, немного болѣе дюйма, а временной руль удовлетворялъ своему назначенію довольно хорошо.

6 іюня пароходъ «Америка» подошелъ къ борту клипера и передалъ намъ 40 тоннъ угля; послѣ чего пароходъ отправился, по предложенію моему, обратно въ Дуэ, для вспомошествованія корвету въ перевозкѣ вещей клипера, а также и для доставленія намъ каменнаго угля.

Въ заключеніе, считаю долгомъ обратить вниманіе вашего превосходительства на усердіе гг. офицеровъ ввѣреннаго мнѣ клипера, за все тяжелое время пребыванія нашего въ Дуэ, и покорнѣйше прошу поставить труды ихъ на видъ высшаго начальства. Не могу также умолчать о полезномъ содѣйствіи мнѣ капитанъ-лейтенанта Конаржевскаго, котораго ваше превосходительство назначили въ мое распоряженіе для завѣдыванія людьми, отдѣляемыми для работъ по клиперу съ судовъ вашей эскадры, и которому были поручены мною работы по постановкѣ потаповскихъ кистилей.

ИЗВѢСТІЯ О ПЛАВАНІИ НАШИХЪ СУДОВЪ ЗА ГРАНИЦЕЙ.

Репортъ командира клипера «Стрѣлокъ», капитанъ-лейтенанта Егершельда. •

Кронштадтъ; 2 августа 1862 г.

23 іюля, съ разсвѣтомъ, ввѣренный мнѣ клиперъ ушелъ съ копенгагенскаго рейда. Вступивъ по выходѣ въ Балтійское море подъ паруса, я съ переменными попутными вѣтрами продолжалъ плаваніе до Дагерорта, гдѣ стихнувшій вѣтеръ заставилъ меня развести пары. На меридіанѣ Суропа открылась незначительная течъ въ среднемъ паровомъ котлѣ, вслѣдствіе чего я зашелъ въ Гельсингфорсъ, и чрезъ два дня поврежденіе, такъ рѣдко случавшееся въ старыхъ и проржавленныхъ котлахъ клипера «Стрѣлокъ», было исправлено машинной прислугой.

31 іюля клиперъ вышелъ изъ Гельсингфорса, а 2 августа бросилъ якорь на кронштадтскомъ рейдѣ.

«Стрѣлокъ», и часть его команды находилась въ отсутствіи изъ Кронштадта 4 года и 10½ мѣсяцевъ.

Репорты командира корвета «Посадникъ», капит. 2 ранга Бирилева.

I.

Хакодате; 15 апрѣля 1862 года.

По распоряженію бывшаго начальника эскадры въ китайскихъ водахъ, контръ-адмирала Ляхчева, — съ ввереннымъ мнѣ корветомъ занимаю станцію въ Хакодате, съ 28 сентября 1861 года.

Во время пребыванія здѣсь корвета, я былъ увѣдомленъ нашимъ консуломъ, статскимъ совѣтникомъ Гошкевичемъ, что здѣшній губернаторъ Мурагаки Авадзиро-Ками проситъ назначить съ корвета «Посадникъ» небольшую команду при офицерѣ, для обученія японскихъ моряковъ управленію вновь-купленнымъ имъ баркомъ, на пути слѣдованія его въ Іедо и обратно. Итакъ какъ по этому предмету я имѣлъ уже предварительныя приказанія отъ бывшаго начальника эскадры, то для удовлетворенія желанія японцевъ я назначилъ съ корвета на баркъ пять человѣкъ матросовъ, при лейтенантѣ фонъ-Шанцѣ и гардемаринѣ Генбачевѣ.

7 октября люди эти пересѣли на баркъ, при чемъ были снабжены провизіею съ корвета, на 4 мѣсяца. Японской команды на суднѣ еще небыло, кромѣ часовыхъ; ее понемногу набрали. Лейтенантъ фонъ-Шанцъ по возможности привелъ баркъ въ порядокъ, сдѣлалъ японцамъ нѣсколько ученій парусамъ и 23 октября въ 5 часовъ утра снялся съ якоря; въ тотъ же день, въ 1 часть пополудни баркъ благополучно достигъ рейда Авамори въ Сунгарскомъ проливѣ. На баркѣ пришелъ съ нимъ и губернаторъ Авадзиро-Ками, который отсюда уже поѣхалъ въ Іедо берегомъ.

7 ноября баркъ снялся съ якоря для продолженія плаванія, а 22 ноября благополучно достигъ Юкагамы, что при входѣ въ Іедо. На этомъ пути лейтенантъ фонъ-Шанцъ имѣлъ несчастіе лишиться матроса 28 фл. экипажа Макара Соцкаго, который 9 ноября, въ Сунгарскомъ проливѣ, на высотѣ Авамори, при очищеніи лопнушаго во время свѣлаго вѣтра гротъ-марса-шкота, былъ сброшенъ забортъ и, при паденіи, ударившись о русель, утонулъ. Несчастіе это привело въ страхъ японскую команду и безъ того не очень смѣло ходившую на марсѣ; но мало-по-малу послѣдующее плаваніе ихъ ободрило.

Въ послѣдствіи баркъ изъ Юкагамы перешелъ въ самый Іедо, гдѣ ихъ посѣщали японскіе чиновники. Гг. фонъ-Шанцъ и Генбачевъ во все время пользовались отъ японскаго правительства чрезвычайнымъ радушіемъ и любезностію.

4 февраля сего года баркъ снялся съ якоря изъ Іедо для слѣдованія въ обратный путь, заходилъ въ Урага и Фраенъ для передачи почты и груза, и наконецъ благополучно достигъ Хакодате. Людей нашихъ съ благодарностію возвратили на корветъ, одаривъ подарками, состоявшими изъ разныхъ лаковыхъ вещей и матерій японской работы.

Хотя баркъ этотъ въ настоящее время и собирается идти въ Батавію для торговли, съ командою изъ однихъ японцевъ, но по свѣдѣтельству г-на фонъ-Шанца это будетъ небезопасно, потому что

при всѣхъ достоинствахъ японскихъ матросовъ и особенно бодмановъ, которымъ море безвѣстно, главный недостатокъ заключается въ капитанахъ, штурманахъ и вообще офицерахъ, которые набираются у нихъ изъ пѣхоты и кавалеріи, въ зрѣлыхъ лѣтахъ и невидавшіе морскихъ школъ; ихъ указываетъ и они вовсе неимѣютъ понятія о мореплаваніи, да, кажется, и нежелаютъ его имѣть, ссылаясь на то, что если выучатся, то пожалуй ихъ навсегда будутъ посылать въ море, къ чему они вовсе не имѣютъ охоты. Вообще мореплаваніе въ Японіи было не въ чести; на джонкахъ обыкновенно плавали лишь люди низшихъ сословій, а образованный классъ никогда и немышлялъ объ этомъ. Теперь въ Японіи есть уже шесть пароходовъ, но они всегда плаваютъ въ виду береговъ, гдѣ, какъ я лично видѣлъ дѣйствующія лица—машинистъ, рулевой и лоцманъ, изъ рыбаковъ. Нынѣ, судя по замѣтному желанію японцевъ развить свое мореплаваніе, можно ожидать, что скоро появятся здѣсь школы и флотъ.

18 марта корветъ постигло неожиданное несчастье: утонули гардемаринъ Андрей Поповъ и матросъ 1-й статьи Степанъ Гемзиковъ. Съ согласія моего гардемаринъ Поповъ построилъ самъ, почти собственными руками, двойку по чертежу извѣстныхъ черноморскихъ двоекъ—въ 13 футъ, и вооружилъ ее. Въ продолженіи двухъ мѣсяцевъ, когда время и обстоятельства позволили, гардемаринъ Поповъ катался на ней, какъ и 18 марта, когда былъ отпущенъ съ корвета на своей двойкѣ. Завезя на пристань офицеровъ, ѣхавшихъ на берегъ, онъ шелъ подъ веслами по направленію къ корвету, при легкомъ вѣтрѣ отъ W съ небольшими порывами со снѣгомъ; но подойдя подъ корму клипера «Наѣздникъ», поставилъ паруса и легъ въ бейдевиндъ на лѣвый галсъ; потомъ поворотилъ и снова легъ между корветомъ и клиперомъ, снова поворотилъ на лѣвый галсъ и, пройдя суда, спустился къ рѣчкѣ Камиды, къ устью, которое находилось отъ судовъ около версты разстоянія. На половинѣ пути до рѣчки, онъ былъ скрытъ сильно пошедшимъ снѣгомъ, продолжавшимся около 15 минутъ, по прошествіи которыхъ сигнальщикъ доложилъ вахтенному начальнику, что двойка вошла въ рѣчку и скрылась за домами деревни Камиды. Продавъ нѣкоторое время и невидя возвращенія двойки, съ вахты было послано въ Камиду приказаніе гардемарину Попову немедленно явиться на корветъ, потому что порывы вѣтра стали сильнѣе и съ 7-го часа ему слѣдовало на вахту.

Въ Камидѣ расположенъ нашъ постъ, т. е. хлѣбоперня, баня, выдѣлываютъ кожи и проч. Тамъ мы узнали, что Поповъ вовсе не заѣзжалъ въ деревню! И съ этого момента всѣ поиски за нимъ

оказались тщетными: шлюпки ходили постоянно вдоль всего берега, осматривали джонки, послали по берегу и конных и пѣшихъ, завозили нѣвода и веревки на дрекахъ, но все было напрасно. Лишь на шестой день, близъ Камиды, нашли фуражку, принадлежавшую матросу Гомзикову и перчатку Попова; на дняхъ же выбросило носовой люкъ его двойки. Всѣ старанія японцевъ, по просьбѣ нашего консула, закидывавшихъ сѣти и нырявшихъ въ малую воду, оказываются тщетными.

Что гардемаринъ Поповъ и бывший съ нимъ матросъ Гомзиковъ утонули, подлежитъ сомнѣнію, но во всякомъ случаѣ я жду исключить ихъ изъ списковъ, пока не будетъ болѣе ясныхъ признаковъ ихъ смерти. Должно полагать, что за нашедшимъ снагомъ пробѣжалъ полосой сильный порывъ, который захвативъ двойку, запылъ ее, не коснувшись корвета. Будучи огорченъ этой потерей, я однакожъ остаюсь въ убѣжденіи, что служба на морѣ не можетъ существовать безъ опасностей, а потому, на другой же день отдалъ приказъ, чтобы всѣ шлюпки посылаемыя отъ корвета, когда есть вѣтеръ, ходили не иначе какъ подъ парусами.

Потеря г. Попова мнѣ тѣмъ болѣе тяжела, что гардемаринъ этотъ, пришедшій со мной изъ Кронштадта юнкеромъ, успѣлъ хорошо ознакомиться съ морскимъ дѣломъ и полюбить морскую военную службу. При рѣдкомъ благородствѣ, доходившемъ до самоотверженія, онъ обращалъ на себя всеобщее вниманіе и подавалъ большія надежды имѣть въ немъ дѣльнаго и полезнаго офицера въ нашемъ флотѣ. Двойка, сдѣлавшаяся вполнѣдствіи его могилкой, была во всѣхъ отношеніяхъ образцовая шлюпка, и я самъ нѣсколько разъ на ней ѣздилъ. Чертежъ и парусность ея извѣстны, вся же отдѣлка была педантически хороша. Шлюпку эту строили самъ Поповъ, одинъ изъ нашихъ матросовъ и 4 японца, въ продолженіи 40 дней.

Настоящее донесеніе я посылаю черезъ японскую почту въ Иедо, откуда, черезъ европейцевъ, оно пойдетъ въ Шанхай. Уже болѣе трехъ мѣсяцевъ какъ мы не имѣли оказіи отправить нашу почту. Больныхъ на корветѣ 7 человекъ, изъ нихъ никого нѣтъ трудныхъ.

II.

Шанхай; 5 іюня 1862 г.

Тѣло гардемарина Попова выброшено на берегъ близъ рѣчки Камиды лишь 30 апрѣля и предано землѣ по обрядамъ нашей церкви соборомъ трехъ священниковъ, въ присутствіи г. начальника эскадры, на русскомъ кладбищѣ въ Хакодате. Тѣло же матроса Степана Гомзикова найдено выброшеннымъ около того же мѣста, только 16 мая

утромъ, и погребено на томъ же кладбищѣ. Слѣдовъ шлюпки, на которой они перевернулись, до-сихъ-поръ, кромѣ носоваго люка, никакихъ не открыто.

III.

Шанхай; 5 июня 1862 г.

Вслѣдствіе предписанія г. начальника эскадры, Свиты Е. В. контръ-адмирала Попова, снявшись съ якоря съ вѣреннѣмъ мнѣ корветомъ съ Хакодатскаго рейда 17^{го} мая въ полдень, я прибылъ ночью съ 24 на 25 число въ портъ Фусанъ (на англійской картѣ названъ Чусанъ), что на южномъ берегу Корейскаго полуострова и проведя остатокъ ночи на якорѣ на большомъ рейдѣ, съ разсвѣтомъ перешелъ въ глубину бухты и положилъ якорь противъ самой японской военной станціи.

Я пользовался прекрасной картою этой бухты, сдѣланною отрядомъ англійскаго капитана Варда. Оставаясь на этомъ рейдѣ до 4 часовъ пополудни, я могъ вполне убѣдиться, что въ этой бухтѣ никто изъ европейцевъ никакой осѣдлости не имѣетъ; гребныя суда мои обошли весь берегъ и никакихъ признаковъ не видали; я же имѣлъ сношенія какъ съ японцами такъ и съ корейцами.

Зайдя туда подъ предлогомъ надобности въ свѣжей провизіи, я былъ принятъ чрезвычайно дружелюбно обоими сторонами и былъ снабженъ всѣмъ что только можно было получить въ столь короткое время. Въ японскомъ губернаторѣ я нашелъ стараго своего теусимскаго знакомаго Хирота-Томеназе, который даже одно время состоялъ при корветѣ во время бытности моей на этомъ островѣ. Предварительно обусловясь, я его посѣтилъ поутру, и былъ принятъ имъ съ радушіемъ; предметовъ къ разговору было очень много. Между прочимъ онъ сообщилъ мнѣ, что съ 1860 года ни одного изъ европейскихъ судовъ, послѣ капитана Варда, въ Кореѣ не было; что ему было извѣстно отъ туземцевъ. Хирота снабдилъ меня всѣмъ, чѣмъ могъ изъ своего маленькаго владенія, а объ остальномъ далъ знать Корейцамъ, чиновники которыхъ прислали, въ свою очередь, сказать японскому губернатору, что они имѣютъ намѣреніе посѣтить корветъ.

Желая показать полное довѣріе японцамъ, я пригласилъ губернатора ихъ пріѣхать тоже къ назначенному времени т. е. къ 1 часу дня на корветъ, но онъ еще былъ очень слабъ послѣ болѣзни и отказался. Съ часу и до 4-хъ у меня были въ гостяхъ корейскія старшины съ многочисленною свитою; они всѣмъ восхищались и были съ нами чрезвычайно любезны. За привезенную намъ зелень не хотѣли ни за что взять деньги; приглашали насъ приходить еще, говоря что они намъ приготовятъ тигровыхъ кожъ, которыми сла-

вится южная Корея. Показавъ имъ все что было можно, я даже прокатилъ ихъ по бухтѣ на корветѣ. На половину изъ корейцевъ говорило весьма порядочно по-японски, а одинъ также чисто какъ японецъ, и потому объясненія были весьма легки. Они тоже мнѣ пояснили, что суда были: въ 1859 году одно, и въ 1860 году два; и что они ихъ очень будто-бы не любили, за то что онѣ ѣздивъ по морю что-то бросали въ воду на веревкахъ, а ходя по берегу, все щелкали бичами и попадали по людямъ. Это безъ сомнѣнія—отрядъ Варда при описи. Всѣ разговоры были самые комическіе; старшій чиновникъ велъ длинную рѣчь, которая выражала искреннюю любовь къ русскимъ и покорнѣйшую просьбу, что если мы и будемъ заходить сюда за свѣжею провизіею, такъ какъ ихъ земля лежитъ на дорогѣ плаванія нашего, то чтобы мы не дѣлали того, что дѣлали у нихъ англичане, и особенно не хлопали бы бичами по людямъ, чего очень боятся ихъ народъ.

Около 150 лѣтъ тому назадъ, послѣ бывшей между корейцами и японцами войны при договорахъ было условлено, что впредь Японія торгуетъ съ Кореей черезъ князя Тусимскаго, который имѣетъ право въ бухтѣ Фусанъ имѣть гарнизонъ въ 200 воиновъ и къ нимъ прислугу и нѣсколько купцовъ. Главные продукты вывоза изъ Кореи суть: золото и серебро въ нечистой выдѣлкѣ, тигровыя кожи, бычачьи кожи и рога, и рисъ собственно для продовольствія баменистой Тусимы. Тусимцы же доставляютъ имъ шелковыя матеріи и красную мѣдь. Сколько замѣтно, японцы тамъ не въ большомъ уваженіи; они сидятъ запершись въ мѣстечкѣ, хотя и живописномъ, но обнесенномъ валомъ, окружность котораго не болѣе полуторы версты и не имѣютъ права выходить за него; у нихъ сдѣлана мола для джонокъ, но военныхъ укрѣпленій ни какихъ нѣтъ. Корейцы же не имѣютъ никакого оружія кромѣ стрѣлъ и топоровъ, и очень боятся японскихъ себелъ, которыхъ продажа корейцамъ строго запрещена японскими законами.

30 мая, въ 2 часа ночи, послѣ плаванія маловѣтріями, я благополучно положилъ якорь на Шанхайскомъ рейдѣ, близъ клипера «Разбойникъ», котораго нашелъ въ совершенной готовности къ выходу въ море, и который сего числа отправляется съ почтою въ Хакодате. При свиданіи моемъ съ англійскимъ адмираломъ Гопомъ, я узналъ отъ него о смерти французскаго адмирала Протѣ, который на дняхъ былъ убитъ инсургентами во время рекогносцировки, и о томъ что наступательныя дѣйствія противъ инсургентовъ рѣшено отложить, пока не прекратятся жаркія погоды, которыя произвели, какъ въ ихъ войскахъ, такъ и въ судовыхъ ихъ командахъ, при трудахъ переходовъ, большую смертность, отъ холеры и оспы, ко-

торня показались въ городѣ около мѣсяца тому назадъ; теперь смертность эта уже значительно смягчается. Наступательныхъ же дѣйствій на Шанхай со стороны инсургентовъ здѣсь никто не ожидаетъ. Сгеченіе въ Шанхай несчастныхъ, ограбленныхъ инсургентами китайцевъ, въ продолженіи этого лѣта считаютъ до 500 тыс. человекъ; ихъ можно видѣть въ улицахъ безъ пріюта и почти безъ пищи. Вотъ причина развитія болѣзней, но адмиралъ Гопъ принялъ сильныя мѣры противъ всего этого.

Репортъ командира лодки «Моржъ» капитанъ-лейтенанта Кроуна.

Николаевскъ; 31 мая 1862 г.

Вышедши изъ Нагасаки 15 апрѣля, при ровномъ N вѣтрѣ, я пошелъ Хирадскимъ проливомъ и, не пройдя еще его, за темнотою сталъ на якорь въ одной изъ восточныхъ бухтъ. Утромъ на другой день засвѣжѣло, и я до 18 числа не могъ выйдти изъ пролива. 18-го, перешелъ къ острову Ики, гдѣ, за противнымъ вѣтромъ, опять сталъ на якорь. 19 апрѣля вышелъ изъ Ики и 25 апрѣля пришелъ въ заливъ Св. Ольги. Здѣсь мнѣ сказали, что лиманъ рѣки Амуръ не расходится ранѣе 20 мая, почему я и рѣшился простоять здѣсь до 3 числа. Вышедши 3 мая изъ залива Св. Ольги я встрѣтилъ свѣжій NO, замедлившій переходъ въ Дуэ до 13 мая.

Подходя къ Дуэ я увидѣлъ на рейдѣ клиперъ «Абрекъ», подъ контръ-адмиральскимъ флагомъ, и корветъ «Калевала». Только лишь лодка бросила якорь, насъ посѣтилъ контръ-адмиралъ Поповъ и приказалъ мнѣ оставаться въ Дуэ, для стягиванія клипера «Гайдамакъ» съ берега.

До 18 мая я пробылъ въ Дуэ, пробуя при высокой водѣ стащить «Гайдамакъ», но безъ успѣха. 18 же мая вечеромъ, съ начальникомъ нашей эскадры, лодка пошла въ Де-Кастри, куда при были на другой день утромъ.

20 мая я пробовалъ выходить изъ Де-Кастри, но туманъ заставилъ меня возвратиться.

21 мая пошелъ въ лиманъ, но, не доходя мыса Муравьева встрѣтилъ плавучій ледъ, почему и бросилъ якорь; вскорѣ за тѣмъ сильнымъ теченіемъ поднесло къ лодкѣ огромную сплошную льдину, вмѣстѣ съ которой насъ стало подавать по теченію. Канатъ былъ вытянутъ совершенно въ струну. Въ надеждѣ что теченіе переменится до темноты, и ледъ отъ насъ отнесетъ, а также желая спасти

якорь, нерѣшался отклепывать цѣпь до послѣдней возможности. Находясь уже на 12 футахъ глубины и видя что лодку несетъ къ банкѣ Невельскаго, по приказанію контръ-адмирала Попова отлепалъ канатъ и, выйдя съ помощію паровъ пзъ льда, сталъ на якорь между мысами Невельскаго и Екатерины.

22 мая утромъ я приказалъ осмотрѣть винтъ: оказалось, что обѣ лопасти его отъ ударовъ о ледъ согнуты. Кромѣ этого и нѣсколько содранной обшивки, другихъ поврежденій не было.

Замѣнивъ настоящій винтъ запаснымъ лодка снялась съ якоря и въ 7 часу вечера пришла въ Дуэ. Контръ-адмиралъ Поповъ остался здѣсь, а лодка слѣдовала въ Де-Кастри, куда и пришла 23 числа въ 4 $\frac{1}{2}$ часа вечера.

25 мая прибывшій въ Де-Кастри, на клиперѣ «Абрекъ», к.-а. Поповъ, переѣхалъ на лодку, а въ 10 часовъ вечера, мы, имѣя на буксирѣ американскій бригъ *Роджерсъ* снялись съ якоря и пошли подъ парами въ лиманъ. По приказанію адмирала, взять съ корв. «Калевала», бывшій вице-консулъ нашъ въ С.-Франциско, г. Костромитиновъ съ семействомъ для отвоза въ Николаевскъ.

26 мая не доходя мыса Муравьева стали на якорь.

27 мая въ 1 часу пополудни, подходя къ острову Чакмутъ, встрѣтили пароходъ «Америка» подъ флагомъ контръ-адмирала Казакевича, почему и остановили ходъ. Контръ-адмиралъ Поповъ переѣхалъ на пароходъ «Америка», а мы пошли далѣе и въ 9 часовъ вечера стали на якорь у мыса Джаор-э. На этомъ переходѣ разъ востулись мели, но тотчасъ же сошли.

28 мая въ 4 часа пополудни прибыли въ Николаевскъ. Взявъ отсюда кабельтовы, гинь-блоки, лопаря и домкраты, сегодня опять ухожу въ Дуэ.

На николаевскомъ рейдѣ находился во время моего прихода транспортъ «Манжуръ», который тоже уходитъ сегодня въ Дуэ съ провизіей для эскадры, якорями и цѣпями для стаскиванія клипера. Я также принялъ для себя якорь и провизію, которой оставалось у меня мало.

Здоровье гг. офицеровъ и команды находится въ удовлетворительномъ состояніи, хотя и замѣчено мною, что съ выхода изъ Нагасаки, переменна климата начинаетъ оказывать вліяніе, появленіемъ простудно-больныхъ. Въ Николаевскѣ я отправилъ 3 человекъ нижнихъ чиновъ въ госпиталь, изъ нихъ, двое сифилитическихъ, а одинъ послѣдствіями этой болѣзни, превратившейся въ легкую чахотку.

РАПОРТЪ КОМАНДИРА КОРВЕТА «БОГАТЫРЬ», КАПИТ.-ЛЕЙТЕНАНТА ЧЕВЫШЕВА.

Сингапуръ, 21 іюня 1862 г.

По снятіи съ якоря изъ Монтевидео 18 апрѣля, при очень свѣжемъ памперосѣ, мы могли надѣяться на удачный переходъ Индѣйскимъ океаномъ, тѣмъ болѣе, что въ началѣ наше плаваніе было самое удовлетворительное: большее суточное плаваніе было 334 мили; но дойдя до мыса Доброй Надежды были задержаны штилемъ, который продолжался семь сутокъ, не смотря на то что мы находились въ 41° широты; потомъ двое сутокъ имѣли противный вѣтеръ, —и такимъ образомъ переходъ нашъ былъ совершенно испорченъ, подойдя своей продолжительностью подъ обыкновенные переходы.

На пятьдесятъ второй день плаванія, въ полночь 11 іюня, бросили якорь въ Анжерѣ. Съ разсвѣтомъ въ тотъ-же день пошли въ Батавію, гдѣ я надѣялся воспользоваться плавучимъ докомъ, но онъ оказался, по своей веткости, негоднымъ для того чтобы поднять судно въ 2000 тоннъ. Узнавъ, что въ Сингапурѣ есть сухой докъ въ 400 футъ длины, я перешелъ сюда, но и тутъ встрѣтилъ неудачу въ томъ, что глубина при входѣ бываетъ только отъ 13 до 14 футъ.

Осмотрѣвъ корветъ водолазами и обмазавъ саломъ съ бѣлилами у дейдвудной трубы, мы достигли того что течь наша, 3½ дюйма въ часъ, на нѣсколько минутъ почти прекращалась, такъ что теперь нѣтъ сомнѣнія, что вода проходитъ дейдвудной трубой; и если въ Гонъ-Конгъ доки (куда еще недавно входилъ стоящій здѣсь на рейдѣ англійскій корветъ Scout одной длины съ нами) будутъ заняты, или окажутся чѣмъ нибудь неудобны, то я надѣюсь уничтожить течь понтонами.

На переходѣ въ Батавію, при большой неправильной зыби выбило поднятый съ лѣвой стороны десяти-весельный катеръ, вмѣстѣ съ передней шлюпъ-балкой, —и разбило его такъ, что не оставалось возможности къ его спасенію, а потому я приказалъ обрубить и заднія тали.

Переходъ изъ Монтевидео до Батавіи, въ 9384 мили, былъ сдѣланъ въ 53 дни и 13 часовъ; изъ нихъ было: парусныхъ 50 дней 11 часовъ (8831 миля) при среднемъ суточномъ плаваніи 176¼ миль; подъ парами 3 дни—553 мили. Переходъ же въ Сингапуръ былъ совершенъ весь подъ парами, по случаю совершеннаго штиля.

Больныхъ 8 человекъ; на переходѣ умеръ отъ чахотки матросъ Александръ Поповъ.

Сего 21 іюня снимаюсь съ якоря и иду въ Гонъ-Конгъ.

РАПОРТЪ КОМАНДИРА КОРВЕТА «НОВИКЪ», КАП.-ЛЕЙТ. СКРЫПЛЕВА.

Сингапуръ; 29 іюня 1862 г.

15 мая, въ полдень, съ вѣреннѣмъ мнѣ корветомъ, снялся съ якоря изъ Симонсъ-бая, подъ парами. По выходѣ изъ бухты, въ 3 часа, вступили подъ паруса и взяли курсъ къ SSW; на высотахъ мыса имѣли ровный брамсельный вѣтеръ и ясныя погоды. 18 мая, въ широтѣ 39° получили свѣжій западный вѣтеръ, который дулъ во все плаваніе корвета до острововъ Амстердама и Павла очень свѣжо, переходя отъ S къ NW и обратно, разводя огромное волненіе. Пройдя меридіанъ острововъ Амстердама и Павла, получили NO, который замедлилъ плаваніе на четверо сутокъ. Іюня 7-го, въ широтѣ 35° 27' S, долготѣ 93° O получили SW муссонъ. Тропикъ Козерога пересѣкли въ долготѣ 102° 15' O; съ приближеніемъ въ малыя широты вѣтеръ постепенно стихалъ. 18 іюня прошли въ виду острова Крисмасъ, а 19 въ полдень увидѣли Ява-хедъ, развели пары, и въ 6 часовъ пополудни вошли въ Зондскій проливъ, Принцевымъ каналомъ; на другой день въ 7 часовъ утра стали на якорь на анжерскомъ рейдѣ для закупки командѣ зелени и мяса. 21 іюня, въ 8 часовъ утра, снялись съ якоря подъ парами и взяли курсъ къ Гаспарскому проливу. 22 числа, находясь въ 30 миляхъ отъ острова Банка, за пасмурною погодою стали на якорь; въ 7 часовъ того же числа снялись съ якоря; въ 9 часовъ пополудни прошли Гаспарскій проливъ и взяли курсъ къ Сингапуру, и 25 іюня благополучно бросили якорь на сингапурскомъ рейдѣ. Переходъ отъ мыса до Зондскаго пролива сдѣланъ въ 35 дней; подъ парами были 72 часа. Во время перехода Индѣйскимъ океаномъ, несмотря на постоянную мокроту, сырую и холодную погоду, больныхъ не было.

29 іюня съ вѣреннѣмъ мнѣ корветомъ снялся съ сингапурскаго рейда для слѣдованія по назначенію.

РАПОРТЪ КОМАНДУЮЩАГО КЛИПЕР. «РАЗБОЙНИКЪ», ЛЕЙТЕНАНТА ПОЦОВА.

Шанхай; 5 іюня 1862 г.

Принявъ, 23 апрѣля, вѣренный мнѣ клиперъ, я, въ ожиданіи очереди входа въ докъ, нашелъ необходимымъ, нанявъ джонку, выгрузить все съ клипера, чтобы имѣть возможность осмотрѣть его тщательнѣе внутри и провѣтрить провизіонныя мѣста и трюмъ; кромѣ того, взявъ мастеровыхъ, приступилъ ко всѣмъ тѣмъ исправленіямъ, которыя могли быть исполнены до ввода въ докъ.

Течь въ клиперѣ, бывшая значительной на переходѣ изъ Хако-дате, въ послѣднее время уменьшилась до 14 дюймовъ въ сутки, вѣ-
оф.

роятно вслѣдствіе того, что грязная вода рѣки замыла разошедшіеся мѣстами пазы и образовала временную защиту. Въ подтвержденіе этого можетъ служить то, что когда, для осмотра болѣе пострадавшей части клипера, я отодралъ въ угольныхъ ящикахъ желѣзную отъ борта обшивку и отнялъ находящіеся ниже поясьевъ доски, то нашелъ шпаци, на лѣвой сторонѣ, совершенно вполтную наполненными густымъ пломъ. Шпангоуты, въ этомъ мѣстѣ, имѣли мѣстами гниль, неповредившую, впрочемъ, на столько дерева, чтобъ придавать этому важность и предпринимать значительныя и едва ли нужныя работы.

4 мая ночью, при полной водѣ, клиперъ введенъ въ докъ и приступлено къ исправленію подводной части. Отодрали мѣдъ и нашли, что наружная обшивка еще совершенно хороша, но конопатка, большею частію, была такъ слаба, что мѣстами, и въ особенности на лѣвой сторонѣ, ее можно было вытащить изъ пазовъ совершенно свободно; мѣдъ, въ нѣсколькихъ мѣстахъ, была ободрана и фалшкиля оставалось только четыре штуки. Нижняя часть форъ-штевня была значительно обтерта, вслѣдствіе чего, образовавшееся на болтахъ у заклепокъ свободное мѣсто, дозволило нижней части водорѣза отойти на $\frac{5}{4}$ д. отъ штевня.

Въ 13. дней пребыванія клипера въ докъ были произведены слѣдующія работы: вынувъ, гдѣ было можно, старую конопатку, подводная часть клипера проконопачена и обшита американскимъ желтымъ металломъ, стоящимъ значительно дешевле мѣди и достаточно прочнымъ для предстоящей клиперу службы; переклепали болты форъ-штевня, нажавъ отошедшее дерево до мѣста и обчистивъ обтертую часть, наложили дубовое легальное дерево, служащее какъ-бы продолженіемъ по штевню фалшкиля, и скрѣпили оное съ штевнемъ мѣдными болтами. Ниже дейдвуда, одинъ изъ болтовъ, прикрѣпляющихъ коробку винта къ переднему ахтеръ-штевню, оказался сломаннымъ, почему, просверливъ новую дыру, загнали мѣдный, длиною въ 2 фута, болтъ. Фалшкиль весь подведенъ новый и прикрѣпленъ мѣдными, въ $8\frac{1}{4}$ д., ершами.

16 мая клиперъ выведенъ изъ дока; вода, въ продолженіе всего времени, не прибывала болѣе 3 д. въ сутки. Но, недовѣряясь спокойной и мутной водѣ Вусунга, окончательная увѣренность, что внимательное наблюденіе за всѣми работами дало надлежащій успѣхъ, можетъ быть приобрѣтена только на предстоящемъ намъ переходѣ въ Японію.

Во время стоянія въ докъ, я имѣлъ всѣ ванты отданными, чтобъ дать всю возможность клиперу сгладить нѣсколько замѣтную, по лѣвому борту, кривизну и принять прежнія формы.

По выходѣ изъ дока, я занялся вооруженіемъ клипера и необходимыми исправленіями внутри, что, при нахожденіи въ докѣ, шло весьма медленно, по недостатку мастеровыхъ, обращенныхъ къ работамъ для скорѣйшаго окончанія подводной части.

Медленность работы и ничѣмъ непоколебимая лѣнь китайцевъ заставили меня отказаться отъ исполненія всѣхъ, предназначенныхъ прежде, работъ и ограничиться только самыми необходимыми. Впрочемъ, благодаря значительной помощи знающихъ плотничное и другія мастерства матросъ, мнѣ удалось исправить многое: на бакѣ, на обѣихъ сторонахъ, напротивъ фокъ-мачты, гдѣ оказалась значительная гниль, сдѣланы въ ватеръ-вельсахъ вырубки и вставлены новыя деревья; переобита, по гнилости, станина у бомбового орудія; на форъ-люкъ сдѣланы новыя комельсы; исправлена рубка; сдѣланы вновь рамы надъ машиннымъ отдѣленіемъ и исправлены, и сдѣланы нѣкоторые вновь, глухіе люки и порты; бротъ-камера, въ которой часть переборокъ развалилась, а нижняя тонкая настилка сгнила,—передѣлана за-ново; брусъ, служащій для скрѣпленія нижней части угольныхъ ящиковъ, по гнилости, замѣненъ новымъ и, кромѣ новой желѣзной обшивки по борту, нѣкоторые проржавленные листы самыхъ угольныхъ ящиковъ, замѣнены также вновь. Всѣ крѣпительныя кофель-планки, по негодности, замѣнены новыми. Разошедшіеся стыки и отставшіе, мѣстами, отъ ватеръ-вельса, сперкетенсы, скрѣплены ершами, заколоченными подъ различными углами.

Кромѣ того, при исправленіи судна, всегда встрѣтится много мелочныхъ работъ, которыя хотя, по одиночкѣ, и незамѣтны, но въ общей массѣ отнимаютъ не мало рукъ и времени.

Въ главныхъ исправленіяхъ клипера и въ особенности подводной части, мнѣ много помогъ совѣтами и практическою опытностію предложенный англійскимъ адмираломъ Гопомъ (Hope), Chief-Carpenter съ фрегата *Imprieuse*, исправлявшій незадолго передъ тѣмъ англійскій *despatch boat Snow*, потерѣвшій на мели почти тѣ же, что и клиперъ, поврежденія. Во все время пребыванія клипера въ докѣ, онъ находился при работахъ каждый день и кромѣ наблюденія за неполюзовавшимися большимъ довѣріемъ, витайскими работниками, предупредять о многомъ, что, при расчетахъ съ докомъ за работы и за забранные матеріалы, отстранило, конечно, не мало недоразумѣній, легко могущихъ вырастись отъ моей, въ этомъ дѣлѣ, неопытности. Въ благодарность за его помощь, я ему подарилъ золотые часы, за которые заплатилъ 120 долларовъ. Въ настоящее время, клиперъ въ совершенной готовности, и я, по окончаніи расчетовъ, отправлюсь 5 іюня въ Хакодате, гдѣ, по назначенію г-на

начальника эскадры Тихаго океана, свиты Его Величества контръ-адмирала Попова, клиперъ будетъ состоять при консульствѣ и куда надѣюсь доставить къ 15 числу взятые здѣсь съ почты бумаги и письма. Всѣ исправленія клипера, считая плату за догъ и взятый для обшивки желтый металлъ, будутъ стоить около 6000 телей, или 10 000 руб.

Кромѣ желанія поспѣть въ Хакодате къ назначенному 15 іюня, меня заставляетъ торопиться какъ можно скорѣе оставить Шанхай начинающая свирѣпствовать здѣсь холера, отъ которой я уже имѣлъ несчастіе потерять одного изъ команды—матроса Угольцева, скончавшагося въ береговомъ госпиталѣ, въ день выхода клипера изъ дока.

Показавшіяся въ командѣ желудочныя болѣзни, а у нѣкоторыхъ и въ сильной степени, холерическіе припадки, меня пугали, тѣмъ болѣе, что докторъ клипера былъ, въ это время, самъ опасно боленъ и пользовался въ береговомъ госпиталѣ. Приглашенный мною докторъ изъ частнаго французскаго госпиталя, посѣщалъ клиперъ два раза въ день и я просилъ его дать мнѣ нужныя, для принятія мѣръ, наставленія и снабдить необходимыми, для оказанія первой помощи, лекарствами. По совѣту же его, я рѣшился не отправлять больныхъ въ госпиталь, а пользоваться на клиперѣ, гдѣ, кромѣ полной увѣренности въ должномъ за ними присмотрѣ, я, имѣя нужныя лекарства, могъ оказать немедленную помощь, своевременность которой могла быть упущена, при отправленіи больнаго въ госпиталь.

Въ первое время по выходѣ изъ дока, число больныхъ, въ нѣкоторые дни, было до 18 чел., но въ настоящее время эта цифра уменьшилась и изъ трехъ самыхъ трудныхъ, одинъ уже принимаетъ участіе въ общихъ работахъ, а остальные двое подають полную надежду на выздоровленіе. Главную причину болѣзни приписываютъ наступившимъ жарамъ и особенному населенію Шанхая, увеличившемуся на нѣсколько десятковъ тысячъ китайцевъ, прибывшихъ въ городъ изъ разграбленныхъ и сожженныхъ инсургентами окрестныхъ селеній. Набережная и многія улицы усыяны толпами несчастныхъ, лишенныхъ пріюта и едва не умирающихъ отъ голода. Въ рѣкѣ нерѣдко видны плавающіе человѣческіе трупы и падаль, гніющая и заражающая, во время отлива, воздухъ. Надо удивляться, что европейцы не принимаютъ противъ этого должныхъ мѣръ, безъ которыхъ, при наступившихъ жарахъ, болѣзнь, конечно, должна развиться быстро. На англійскомъ фрегатѣ *Imperieuse*, въ нѣкоторые дни, умирало до 5 человѣкъ и проходитъ рѣдкій день, чтобъ на нѣсколькихъ судахъ не были приспущены флаги, въ знакъ отданія послѣдней чести вырваннымъ изъ среды моряковъ жертвъ.

14 мая я былъ приглашенъ на погребеніе французскаго контръ-адмирала Protet, убитаго въ дѣлѣ противъ инсургентовъ, близъ Кадина. Послѣ этой потери, англійскій адмиралъ Гопъ, собравъ всѣ силы, намѣревался предпринять наступательныя дѣйствія, но недостаточность войска и значительная въ ономъ смертность, заставили отказаться отъ этого намѣренія. Теперь всѣ войска въ Шанхай и съ доставленною незначительною помощію изъ Тянцина, состоятъ изъ 3000 человекъ англичанъ, 1000 французовъ и около 800 человекъ китайцевъ, находящихся подъ командою одного американца.

Военныя дѣйствія противъ инсургентовъ, по случаю болѣзней, отложены на два или на три мѣсяца, по прошествіи которыхъ ожидаютъ сюда войска изъ Ост-Индіи, въ числѣ, какъ говорятъ, 8000 человекъ. Впрочемъ, имѣемая и въ настоящее время силы считаютъ достаточными для защиты Шанхая, къ которому инсургенты, хотя временемъ приближаются довольно близко, но не покушаются на большее и довольствуются грабежемъ и убійствами по окрестнымъ селеніямъ.

Завтра утромъ я оставляю Шанхай.

Не имѣя времени составить подробный, по исправленію клипера, отчетъ, я буду имѣть честь представить оный адмиралу, при свиданіи съ нимъ въ Хакодате. Здоровье команды не совсѣмъ удовлетворительно, а болѣзнь доктора, возвратившагося изъ госпиталя на клиперъ, въ томъ же опасномъ положеніи, — заставила меня просить командира, прибывшаго сюда 1 іюня, корвета «Посадникъ», дать мнѣ, на предстоящій переходъ, фельдшера, котораго на клиперѣ неимѣется.

На клиперѣ все благополучно. Больныхъ: штабъ-офицеръ 1; нижнихъ чиновъ 10 человекъ, изъ нихъ два береговой болѣзней, а остальные 8 желудочной лихорадкой; трудно больныхъ нѣтъ.

Репортъ командира винтовой лодки «Сахалинъ», кап.-лейт.

Корнилова.

Симонсъ-бай 23 іюня, 1862 г.

24 апрѣля въ 6 часовъ утра я съ ввѣренной мнѣ шкуной снялся съ якоря съ Соутгэмптонскаго рейда; въ слѣдующій полдень подошелъ къ мысу Лнзарду, до котораго все время шелъ подъ парами, и вступилъ подъ паруса при свѣжѣмъ SW вѣтрѣ, который заставилъ шкуну лавировать до 30 апрѣля, чтобы обогнуть мысъ Финнистеръ.

Во время этой лавировки, я имѣлъ хорошій случай познакомиться съ качествами шкуны въ бейдевиндъ на оба галса.

Между прочимъ я замѣтилъ, что она безъ обремененія несетъ большіе паруса и легко получаетъ кренъ около 10^0 , но дальше обнаруживаетъ большую остойчивость и не скоро повинуется кренящей силѣ. Въ первое время плаванія она получала сильные удары волнъ въ носовую часть, но потомъ, когда находившійся въ форъ-трюмѣ уголь былъ перенесенъ въ угольные ямы и часть груза, который состоялъ изъ собственныхъ запасовъ шкуны, перенесли въ гротъ-трюмъ, удары стали очень рѣдки и слабы и рѣдкіе всплески едва смачивали палубу на бакѣ. Но руль даже послѣ разгрузки форъ-трюма постоянно былъ около шлага на вѣтрѣ, хотя бизань стояла въ одинъ рифъ и всегда левентигъ. Въ такомъ положеніи руль оставался почти во все плаваніе. Я полагаю, что этотъ недостатокъ происходитъ отъ расположенія трюмовъ, при которомъ значительное большинство груза находится впереди миделя, что не позволяетъ имѣть дифферента на корму даже опредѣленнаго при постройкѣ, который и самъ недостаточенъ, при томъ расположеніи парусности, каково на шкунѣ.

По причинѣ свѣжаго вѣтра и значительной неправильности зыби, мнѣ не приходилось поворачивать оверъ-штагъ, но черезъ фордевиндъ шкуна поворачиваетъ хорошо, принимая во вниманіе ея большую длину. Ходитъ она со скоростью весьма удовлетворительною, навѣ напр. въ полный бейдевиндъ въ рифъ-марсельный вѣтеръ, около 9 узловъ.

Корпусъ судна, а равно и всѣ желѣзные вещи, за небольшимъ исключеніемъ, сдѣланы прочно, но деревянные подѣлки всѣ плохого качества; отдѣлка же повсемѣстно не хороша, а всего хуже мѣдные вещи, хотя ихъ и весьма немного на шкунѣ. Во время большой качки, на неправильной бискайской зыби, на шкунѣ не было никакого скрипа и въ трюмахъ было сухо, исключая машиннаго, въ который вода проникала у фланцевъ дурно пригнанной трубы излишней воды (до $\frac{1}{4}$ дюйм. въ сутки).

Обогнувши Флистеръ мы получили легкій NW вѣтеръ, который довелъ меня до параллели 29^0 N шир., около которой его смѣнилъ NO пассатъ, но такой же слабый, сообщавшій лишь $5\frac{1}{2}$ узловъ ходу среднимъ числомъ. 10 мая я пересѣкъ тропикъ Рака въ долготѣ $23^0 20'$ W и только 14 мая проходя параллель острововъ Зеленаго мыса пассатъ засвѣжѣлъ и дулъ свѣжо на протяженіи 300 миль, послѣ чего постоянно падалъ и 18 мая прекратился вовсе въ 6^0 N шир. Тогда я развелъ паръ и шелъ подъ парами до экватора, который пересѣкъ 21 мая въ 3 ч. по полудни въ $23^0 30'$ W долготы, и здѣсь получилъ SO пассатъ, начавшійся SSO-мъ, скоро перешедшимъ къ SO; при которомъ мы съ успѣхомъ перемѣнили

широту до 10° S; но съ этихъ поръ пассаты преимущественно дулъ очень свѣжій S и SSO и отнесъ насъ далеко къ западу, такъ что тропикъ Козерога мы пересѣкли въ долг. $36^{\circ} 24' W$. Отъ этой параллели пассаты, постепенно слабѣя, переходили къ NO; пользуясь этимъ вѣтромъ я спустился къ югу до 36° S шир., въ которой направилъ путь по параллели, пользуясь свѣжими вѣтрами NW и SW.

Во время этихъ свѣжихъ вѣтровъ, два раза доходившихъ до степени унтеръ-зейля, шкуна оказалась очень хорошею: съ кормы не было ни одной брызги; размахъ доходилъ до 25° на подвѣтренную сторону (что я нахожу весьма удовлетворительнымъ для судна сравнительно мелкокосящаго въ водѣ и по этому имѣющаго слишкомъ полное образованіе шпангоутовъ); а 11 іюня, при штормѣ отъ SW, находясь подъ глухо-зарифленными триселями, она была такъ же спокойна какъ въ пассатѣ.

27 іюня мы подошли на видъ мыса Доброй Надежды. Не имѣя возможности взять курсъ прямо въ бухту по причинѣ крутого вѣтра, я развелъ паръ и взялъ курсъ прямо на мысъ; но прежде чѣмъ я могъ подойти ко входу, вѣтеръ отъ NNW засвѣжѣлъ до такой степени, что винтъ не выгребалъ и потому на ночь принужденъ былъ отойти отъ берега; изъ опасенія переменъ вѣтра отъ S я паровъ не прекращалъ. На слѣдующій же день пришлось выдержать штормъ отъ NNO, съ весьма сильными порывами и неправильною зыбью.

Въ ночь на 23 іюня вѣтеръ стихъ. Пользуясь этимъ случаемъ я поднялъ пары и направился ко входу въ False bay, а въ 5 ч. по полудни сталъ фертонить въ Simons Bay, пробывъ въ морѣ 60 дней, изъ нихъ 6 дней и 3 ч. подъ парами.

По шкунѣ все обстоятъ благополучно. Въ теченіе всего перехода команда ввѣренной мнѣ шкуны была въ отличномъ состояніи здоровья и духа; только въ началѣ плаванія было нѣсколько человѣкъ большихъ наружными болѣзнями и между ними 2 человѣка—легкими простудными, но всѣ эти болѣзни происходили лишь отъ непривычки какъ къ суровой жизни, такъ и къ дальнему плаванію, гдѣ, подвергаясь въ короткое время вліянію различныхъ климатовъ, нужно строго соблюдать нѣкоторые предписываемыя гигиеною мѣры — для чего тоже нужна привычка. Вообще считаю долгомъ свидѣтельствовать о хорошихъ качествахъ команды ввѣренной мнѣ шкуны, но не могу въ тоже время не упомянуть, что за весьма незначительнымъ исключеніемъ, всѣ очень мироопытны въ морскомъ дѣлѣ. Впрочемъ, минувшее 60 дневное плаваніе въ такое позднее время года, когда и пассаты заставляютъ быть особенно на сторожѣ, было школою,

въ которой люди замѣтно свыклись со своимъ ремесломъ и своимъ положеніемъ.

Большимъ недостаткомъ въ комплектѣ команды ввѣренной мнѣ шкуны, я считаю недостатокъ въ мастеровыхъ, который былъ бы ощутительнымъ и во всякомъ плаваніи, но въ дальнемъ плаваніи слишкомъ неудобно не имѣть ни конопатчика, ни плотника, ни кузнеца, ни даже парусника. Правда, что предъ отправленіемъ этой команды къ мѣсту ея служенія и когда она была уже составлена, нѣсколько человекъ выбранныхъ матросъ было разослано по разнымъ мастерствамъ для обученія, въ которомъ они находились около 2-хъ мѣсцевъ, но, я долженъ сказать, что въ теченіе такого короткаго времени они не успѣли выучиться не только владѣть инструментомъ, но даже брать его въ руки.

Если бы плаваніе шкуны небыло такъ спѣшно, то заставляя работать своихъ мастеровыхъ по всѣмъ исправленіямъ, я могъ бы ихъ значительно улучшить, каждаго въ своемъ дѣлѣ; но имѣя уже предписанную дѣль—доставить шкуну въ скорѣйшемъ времени къ мѣсту ея службы,—незнаю никакихъ причинъ, по которымъ я могъ бы самовольно отступить отъ нее, занявшись приготовленіемъ себѣ мастеровыхъ; однако же при способностяхъ, постоянно замѣчаемыхъ мною въ матросахъ ввѣренной мнѣ шкуны, немного нужно будетъ благопріятныхъ случаевъ, чтобы имъ сдѣлаться и порядочными мастерами.

Крайнею было бы несправедливостью съ моей стороны упустить случай представить на видъ усердіе гг. офицеровъ и гардемаринъ, съ какимъ они исполняютъ свои обязанности и ихъ неподдѣльную любовь къ своему дѣлу, что, все вмѣстѣ, имѣетъ благотворное вліяніе на нижнихъ чиновъ, для которыхъ примѣръ всегда имѣетъ огромное значеніе и даетъ мнѣ полную возможность ручаться за успѣхъ плаванія. Нижнихъ чиновъ я долженъ тоже особенно хвалить за ихъ поведеніе, видя постоянно какъ они стыдятся вялости и равнодушія во время всякой работы и вообще во время службы.

Кромѣ проконопаченія палубы и тяги такелажа, другихъ значительныхъ исправленій неимѣю,—почему въ Симонсъ-бай я намѣренъ простоять не болѣе 10 дней.

По повѣркѣ здѣсь хронометровъ, оказалось что они показывали около 9 миль восточнѣе, послѣ послѣдней ихъ повѣрки въ Гамбургѣ.

РАПОРТЪ НАЧАЛЬНИКА ЭСКАДРЫ СРЕДИЗЕМНАГО МОРЯ, СВИТЫ Е. И. В.
КОНТРЪ-АДМИРАЛА ШЕСТАКОВА.

Виллафранка, 24 іюля 1862 года.

Согласно предположенію, я снялся изъ Виллафранки 13-го іюня вмѣстѣ съ фрегатомъ «Ослябя» и взялъ курсъ поперекъ Ліонскаго залива къ бухтѣ Розасъ, самому сѣверному убѣжищу на восточномъ берегу Испаніи. Первые два дня стояла обыкновенная лѣтняя погода и плаваніе не представляло ничего замѣчательнаго, кромѣ развѣ встрѣчи съ китомъ, явленіемъ весьма рѣдкимъ въ Средиземномъ морѣ. 16-го задулъ крѣпкій мистраль, скоро принудившій насъ закрѣпить форъ-марсель и крѣйсель. Вѣтръ этотъ стоялъ съ кратковременными промежутками четверо сутокъ, въ продолженіе которыхъ неоднократно приходилось отдавать и брать послѣдніе рифы, крѣпить марсели и т. п. Въ крѣпкій вѣтръ «Ослябя» сносить менѣе «Генераль-Адмирала», что конечно зависитъ отъ болѣе остраго образованія подводной его части и меньшаго возвышенія надъ водою. Недостатокъ этотъ въ «Генераль-Адмиралѣ» и вообще во всѣхъ паровыхъ судахъ легко устранится, въ случаѣ надобности, расходомъ нѣсколькихъ тоновъ угля; за то при обыкновенныхъ обстоятельствахъ, большею частію встрѣчающихся въ морѣ, превосходство «Генераль-Адмирала» въ ходу, и въ особенности въ способности лежать круче къ вѣтру, ведетъ къ значительной задержкѣ въ плаваніи съ «Ослябою» соединенно. На послѣднемъ фрегатѣ недостаточно брасуются рей, и онъ постоянно падаетъ подъ вѣтеръ. О спокойствіи «Генераль-Адмирала», выказавшемся въ продолжительный крѣпкій вѣтръ, могу только съ большею увѣренностію повторить прежде мною сказанное: боковой качки совсѣмъ не было и вовсе не нужно было чего-либо привязывать. Подъ однимъ гротъ-марселемъ фрегатъ качался такъ плавно, что на палубу вовсе не поддавало, и кажется, множно упорно держаться съ нимъ въ морѣ во всякую погоду безъ опасенія подвергнуть его расслабленію, — условіе весьма важное, ибо стоимость новыхъ судовъ и значительныя размѣренія должны понуждать распорядяющихся ими не подвергать суда безъ нужды бесполезной ломкѣ. Вовсе неимѣя противуестественной наклонности къ штормамъ, не могу, однакожъ, не упомянуть о томъ удовольствіи, которое ощущается въ жестокую погоду на суднѣ, гдѣ ничего не ломается и не ломается. Четырехсуточная борьба съ мистралемъ, вопреки мѣстнымъ наставленіямъ, требующимъ ложиться лѣвымъ галсомъ и выходить изъ залива, стоила намъ только гротъ-марселя; но послѣ двухгодоваго плаванія паруса приходятъ въ совершенную негодность, и простой расчетъ заставляетъ насъ изнашивать старыя до

послѣдней крайности, пока мы будемъ увѣрены въ присылкѣ новыхъ для фрегата, оставленнаго на третій годъ. Марсель изорвало передъ тѣмъ моментомъ какъ крѣпили остальные два, и онъ былъ замѣненъ новымъ въ полчаса времени—работа не весьма быстрая, но плававшіе вѣроятно согласятся, что при подобныхъ обстоятельствахъ нерѣдко работаютъ хуже.

Бухта Розасъ лучшая по восточному берегу Испаніи, весьма бѣдному портами для большихъ судовъ; но мѣсто лишено всякихъ средствъ, и въ настоящемъ своемъ положеніи, можетъ только служить убѣжищемъ при крѣпкихъ восточныхъ или сѣверныхъ вѣтрахъ, господствующихъ въ Ліонскомъ заливѣ. При мистралѣ пароходу легко также войти въ него, но парусное судно, лавируя, будетъ подвержено жестокимъ порывамъ съ смѣжныхъ Пиренейскихъ горъ. Для болѣе удобнаго входа ночью въ бухту Розасъ испанское правительство строить маякъ на восточномъ мысѣ, окрающемъ самый рейдъ; приближеніе же къ бухтѣ и теперь прекрасно означается маякомъ на мысѣ Крѣ.

Простоявши съ небольшимъ сутки въ Розасѣ, мы снялись и начали лавировать въ море при SO вѣтрѣ, скоро засвѣжѣвшемъ. На правомъ галсѣ, у подвѣтреннаго сѣвернаго берега, пришлось брать рифы. Еслибъ ихъ взяли съ быстротою, нѣкогда отличавшею наши экипажи, мы успѣли бы миновать всѣ мысы на вѣтрѣ и выйти въ море. Къ сожалѣнію, убѣжденія въ необходимости быстрой работы видимо исчезаютъ, и взявши рифы, намъ пришлось поворотить оверъ-штагъ съ фрегатомъ, лежавшимъ на боку. Удачный поворотъ избавилъ насъ отъ весьма непріятнаго положенія. О поворотѣ чрезъ фордевиндъ съ фрегатомъ въ 300 футъ длиною вплоть у берега нечего было и думать, и пришлось бы надѣяться нѣсколько часовъ на якоря при глубинѣ около 30 сажень и каменистомъ грунтѣ. Считаю обязанностію выставить этотъ случай въ донесеніи, тѣмъ болѣе, что нѣкоторые слова мои, помѣщенные въ другомъ рапортѣ, повели въ журналѣ напечать къ комментаріямъ и заключеніямъ, съ которыми я никакъ не могу согласиться. Между ни къ чему неведущими представленіями и быстрою работою во всѣхъ обстоятельствахъ плаванія огромная разница; послѣдняя столь же необходима какъ первая безцѣльна. Странно разводить пары при малѣйшемъ обстоятельстве, затрудняющемъ маневры подъ парусами, и если успѣхъ заключается въ томъ, чтобъ отвергать надобность всякихъ познаній, умѣнья и ловкости въ офицерахъ и экипажахъ, подобное движеніе впередъ будетъ слишкомъ легко, и пагубное направленіе къ совершенному незнанію дѣла привьется ко всѣмъ очень быстро безъ помощи книгопечатанія.

Послѣ Розаса я намѣревался зайдти въ Барселону, но крѣпкій восточный вѣтръ, дующій тамъ прямо на берегъ, при необходимости стоять въ открытомъ морѣ, заставлялъ меня измѣнить намѣреніе и пойти въ Пальму, главный портъ острова Маіорки. Мы спустились вдоль сѣвернаго берега острова и, обогнувъ западную оконечность его, встрѣтили штиль. Въ Пальму мы вошли подъ парамп и бросили якорь на S отъ оконечности молы и на створѣ примѣтнаго замка *Бельверъ* (на картѣ С.-Карлосъ) съ маякомъ у входа въ маленькой портъ *Ли*, вдающійся въ западный берегъ бухты. Глубина здѣсь 16 сажень и грунтъ песокъ. Мѣсто хорошо для желающихъ сняться тотчасъ по прекращеніи вѣтра, отъ котораго укрылись, но далеко отъ города, и даже большія суда могутъ приближаться по тому же направленію къ молѣ до створа замка Бельверъ съ примѣтнымъ зданіемъ карантина на оконечности мыса, спускающагося отъ замка. Пальма можетъ служить убѣжищемъ при всѣхъ вѣтрахъ изъ сѣверныхъ четвертей компаса и представляетъ нѣкоторые средства, но уголь здѣсь особенно дорогъ, по крайней мѣрѣ намъ дали такія цѣны, что вопросъ ограничился только удовлетвореніемъ любопытства (80 фр. за тоннъ); притомъ мы вовсе не нуждались въ топливѣ. Для свѣдѣнія Гидрографическаго департамента прибавляю, что маякъ на западномъ мысѣ бухты Калафигера, показанный на нашихъ картахъ строящимся, уже теперь освѣщается, также какъ и маякъ на островѣ Форминтера, означенный на картахъ тоже неконченнымъ.

Изъ Пальмы мы направились къ Картагенѣ и, отойдя 120 миль, заштилѣли. Я велѣлъ фрегатѣ «Ослябя» взять насъ на буксиръ и до самаго входа въ Картагену онъ буксировалъ насъ, при совершенномъ безвѣтріи, отъ 6 до 7 узловъ. У входа мы встрѣтили довольно крѣпкій противный береговой вѣтеръ; но могли войти на рейдъ со скоростію 2 или 3 узловъ. Мнѣ кажется, необходимо отпустить на суда особые кабельтовы для буксировъ, выдѣлывая ихъ въ 150 саж. дліною. При настоящей большой дліинѣ судовъ, значительная часть кабельтова идетъ, вдоль борта буксирующаго, къ клюзамъ, обыкновенно располагаемымъ впереди гротъ-мачты, и для ослабленія кабельтовыхъ, въ случаѣ нужды поворотить яруто, остается недостаточно концовъ; навязывать же другіе кабельтовы стыкамъ сопряжено съ большими неудобствами, а на нашихъ обоихъ фрегатахъ стыки эти съ трудомъ проходятъ въ клюзы. Въмѣсто того, чтобы дѣлать эти клюзы болѣе, лучше удлинить самые буксиры. Введенные на отрядѣ для буксированія ночные сигналы фонарями не вызвали неудобствъ.

Съ востока двѣ горы *Los Gincos*, представляющіяся рѣзкими, со-

вершенно схожими, пирами, служатъ прекрасною примѣтою Картагены, и какъ бы ни было мрачно, увидя ихъ, можно смѣло приблизиться къ берегу западной мыса Палось и потомъ идти вдоль его до острова Эскомбрера и самаго входа въ бухту. Не смотря на узкость его и банку *Лоха* внутри порта, входъ не требуетъ никакихъ особыхъ свѣдѣній, кромѣ предварительнаго вниманія къ прекраснымъ частнымъ картамъ Тофино и Смита. На банкѣ Лоха стоитъ желѣзный знакъ, неясно видный издали, но рѣзко открывающійся во-время.

Картагена главное мѣсто третьяго морскаго округа Испаніи, простирающагося отъ нея до Пиреней. Прекрасный портъ этотъ, единственный удобный для военнаго флота на всемъ восточномъ берегу Испаніи, долженъ былъ бы быть весьма важнымъ морскимъ пунктомъ въ государствѣ, имѣющемъ столь выгодное положеніе для вліянія на Средиземномъ морѣ. Сперва разстроенное состояніе Испаніи, а послѣ излишняя страсть къ колонизаціи, необъяснимая въ правительствѣ націи, неимѣющей достаточно рукъ дома, повели къ тому, что Испанія, и при возрожденіи, обратила особенное вниманіе на порты Океана, въ ущербъ Картагенскому, гдѣ могла бы содержать удобно большія силы. Въ настоящее время, однакожъ, начинаютъ заботиться и о Картагенѣ. Усилія Испаніи, вновь создать флотъ и занять между морскими державами мѣсто, ей безспорно принадлежащее, не могутъ не встрѣтить сочувствія всѣхъ, способныхъ понять выгоды раздѣленія морскаго могущества между многими націями. Вообще, кажется, у насъ распространено понятіе о чрезмѣрномъ застоѣ въ этой странѣ; но въ портахъ, по крайней мѣрѣ, этого не видно. Строгія карантинныя правила, формальности для салютовъ и т. п. заставляютъ моряковъ предубѣждаться не въ пользу Испаніи, но нельзя не замѣтить, даже при летучемъ посѣщеніи испанскихъ портовъ, что все уже пришло въ движеніе. Такіе небольшіе города, какъ Пальма и Картагена, освѣщены газомъ; отъ городовъ, внутрь, ведутъ прекрасныя шоссеяныя дороги; ѣзда по нимъ весьма исправная и быстрая, въ чемъ мы убѣдились сами, ѣздивши въ Мурцію, и вообще все, выказывающее потребность народа къ извѣстнымъ нуждамъ, свидѣтельствующимъ о просвѣщеніи, быстро подвигается впередъ и подчинено разумному порядку.

Адмиралтейство выстроено вокругъ обширнаго бассейна, способнаго вмѣщать много судовъ и защищеннаго столь совершенно, что всякія работы, по установкѣ механизмовъ, могутъ быть произведены какъ въ моврыхъ докахъ, нарочно для того вырытыхъ въ англійскихъ и французскихъ адмиралтействахъ. При небольшихъ издержкахъ на незначительныя мѣстныя углубленія, военный портъ сталъ

бы однимъ изъ удобнѣйшихъ въ мірѣ. Теперь въ немъ примѣчательны только канатный заводъ и вновь строящійся докъ. Заводъ снабженъ механизмомъ, сходнымъ съ чатамскимъ, для вертикальных спусковъ, и выдѣлываетъ тросъ на весь испанскій флотъ. Пенька, превосходнаго качества, доставляется изъ сѣверныхъ провинцій, раздѣляется на три сорта и вычесывается съ особымъ тщаніемъ. Пудъ обходится, среднимъ числомъ, 6¼ р. с. Всѣ военныя суда теперь стоятъ въ Кадиксѣ и Ферролѣ. Только два фрегата строятся здѣсь вновь; одинъ изъ нихъ, *Saragossa*, почти тѣхъ же размѣреній, что «Генераль-Адмиралъ» и, въ настоящее время, съ него сдираютъ наружную обшивку, для блиндированія. Фрегатъ срѣзжутъ по батарее и ширину его, 54 фута, увеличатъ болѣе толстою обшивкою, до 55 ф. 6 д. Жѣсь въ Картагенѣ употребляютъ преимущественно итальянскій; въ Каталоніи растетъ прекрасный дубъ, но по недостатку дорогъ, онъ обходится дороже привозимаго изъ Италіи. Высшая цѣна плотника, судя по работѣ на фрегатахъ, весьма хорошая, 3¼ фр. въ день. Прибавя къ этому средства вновь строящагося дока, кажется, можно указывать на Картагену, какъ на удобный портъ, въ случаѣ надобности въ исправленіяхъ. Въ особенности онъ будетъ выгоденъ, когда кончится желѣзная дорога, соединяющая его съ мадридо-аликантскою дорогою черезъ Мурцію. Въ водѣ ощущается недостатокъ, но этому помочь не трудно.

Докъ устроивается въ юго-западномъ углу адмиралтейскаго бассейна, по системѣ филадельфійскаго дока въ Соединенныхъ штатахъ. Онъ предназначается для шести судовъ въ 300 ф. длін. и будетъ состоять изъ двухъ, совершенно отдѣльных, частей: элинговъ для вытаскиванія судовъ, и плавучаго желѣзнаго дока, для подъема ихъ передъ вытаскиваніемъ. Элинги устроиваются по берегу и каждый состоитъ изъ двухъ каменныхъ рельсовъ, на которыхъ, гидравлическимъ механизмомъ, будетъ натаскиваться съ плавучаго дока поднятое на немъ судно. Плавучій докъ, какъ я сказалъ, весь изъ желѣза и совершенно схожъ съ обыкновенными постройками этого рода въ Америкѣ, извѣстными подъ техническимъ именемъ *balance dock*, т. е. устроенъ также, какъ наши новые подъемные доки, но составляетъ одно неразрывное цѣлое. Водоизмѣщеніе дока рассчитано такъ, чтобъ онъ, съ поднятымъ судномъ, углублялся 10 футовъ. При надобности, поднимутъ судно, введутъ докъ въ вырываемый для него бассейнъ, и установивъ соотвѣтственно тому элингу, на который захотятъ вытащить судно, выкачкою воды изъ бассейна посадятъ докъ на твердое дно его. Самый процессъ вытаскиванія уже будетъ легокъ. Въ бассейнѣ же, по совершенной выкачкѣ воды, можно будетъ докъ красить и исправлять. Мы не могли сказать

цѣны всего устройства, но, очевидно, что она несравненно менѣе обыкновенныхъ сухихъ доковъ, потребныхъ для шести большихъ судовъ, и гидравлическія работы, необходимыя для подобнаго устройства, ограничиваются только бассейномъ, въ 10 съ небольшимъ футовъ глубиною. Докъ былъ заказанъ фирмѣ *George Rennie et Co*, въ Лондонѣ. Одна эта работа доказываетъ уже намѣреніе испанскаго правительства придать порту картагенскому должное значеніе; она окончится въ будущемъ году и всѣ части дока уже привезены изъ Англіи.

Изъ Картагены мы перешли въ Алжиръ, имѣвши все время противный восточный вѣтръ. Въ Алжирѣ насъ ввели за молъ и поставили на мертвые якоря въ южной частп. Здѣсь также есть измѣненія противъ существующихъ у насъ картъ. На скалѣ *Аль-жефна* выстроена батарея и другая скала, *Roche sans nom*, взорвана до глубины 24 ф. Французское правительство намѣрено продолжать взрывы до глубины, безопасной для судовъ всякаго ранга, и въ настоящее время не означаетъ скалу ни какимъ знакомъ, потому что суда входятъ въ гавань не иначе какъ съ лоцманомъ.

Во время 7 дневной стоянки нашей въ Алжирѣ сѣверо-восточные вѣтры и сильныя росы понижали іюльскую температуру столь значительно, что мы вовсе не чувствовали жары; но, освѣжая воздухъ, росы вредно дѣйствуютъ на органъ зрѣнія и по словамъ мѣстныхъ медиковъ суть главная причина офталміи; поэтому слѣдуетъ особенно наблюдать, чтобъ люди не подвергались имъ и не позволять спать на палубѣ иначе какъ подъ тентомъ. Въ скоромъ времени здѣсь будутъ готовы два сухихъ дока; одинъ будетъ способенъ принимать суда всѣхъ размѣровъ. Наливка водою очень удобна, ибо въ портѣ есть нѣсколько наливныхъ ботовъ и всегдашній запасъ воды, хотя въ городѣ ощущается въ ней недостатокъ. Въ другихъ отношеніяхъ портъ не доставляетъ никакихъ средствъ. Алжирскій молъ представляетъ странный образецъ искусства. Сѣверное колѣно его сдѣлано къ морю впакою дугою, что кромѣ сосредоточенія силы волнъ, отняло значительное пространство отъ порта. При тѣхъ же издержкахъ на выпуклую дугу, портъ былъ бы обширнѣе. Съ юга гавань также закрыта моломъ. Мнѣ кажется, эта работа совершенно лишняя, ибо берегъ по этому направленію весьма близокъ, и кромѣ того, если бъ портъ вовсе не былъ замкнутъ съ юга, *NO* волненіе, бьющее во входъ, разсыпалось бы безпрепятственно и не производило бы толчеи, теперь безпечной суда въ гавани. Эта толчея такъ сильна, что думаютъ устроить передъ входомъ брекватеръ. До сихъ поръ французы повидимому заботятся преимущественно объ утвержденіи власти своей въ коло-

ніи и тратятъ большія деньги на укрѣпленія и искусственныя порты. Особенныхъ успѣховъ колонизаціи еще незамѣтно, исключая тѣхъ успѣевъ, которыя ведутъ къ нимъ, служба вмѣстѣ для военной цѣли. По всѣмъ направленіямъ уже проведены хорошія дороги и электрическіе телеграфы, но выставка алжирскихъ произведеній явно выказываетъ неспособность колоніи существовать безъ помощи метрополіи.

Переходъ изъ Алжира въ Магонъ продолжался трое сутокъ при совершенно лѣтней погодѣ. Положеніе Магона весьма хорошо начинается мысомъ Мола, на которомъ теперь строится обширное укрѣпленіе, и маякомъ на островѣ Айръ, показаннымъ на нашихъ картахъ строящимся, но освѣщаемымъ съ 1860 года. Огонь постоянный съ проблесками чрезъ минуту. Самый входъ теперь удобенъ во всякое время, ибо рифы, выдающіеся отъ мысовъ съ обѣихъ сторонъ, обозначены прекрасными коническими баканами, выкрашенными чрезполосно бѣлымъ и краснымъ цвѣтомъ по направленію отъ вершинъ конусовъ къ основаніямъ. Портъ Магонъ, съ которымъ можетъ соперничать развѣ только Оливіере на Метелниѣ, со введеніемъ пароваго двигателя, способствующаго входу и выходу во всякое время, сталъ еще болѣе замѣчателенъ, и нельзя безъ сожалѣнія видѣть, что столь превосходная гавань, въ одномъ изъ удобнѣйшихъ положеній на Средиземномъ морѣ, такъ мало употребляется на пользу обладающаго ею народа и вообще для выгодъ мореплавателей. Какой-то очеркъ адмиралтейства, съ весьма рѣдко разсѣянными зданіями, исключительно почти состоящими изъ пустыхъ магазиновъ, безъ мастерскихъ—вотъ всѣ военныя средства порта. Впрочемъ, небольшія суда длиною до 170 футъ и способныя выгрузиться до 11 футъ углубленія, могутъ быть вытаскиваемы на существующій мортоновъ элингъ, отданный теперь на откупъ частной компаніи. Въ городѣ можно найти мастеровыхъ и даже порядочныя деревья. «Ослабя» взялъ здѣсь двѣ стѣнги вмѣсто треснувшихъ, цѣною въ 680 рублей за оба дерева. Военныя суда должны знать, что всякіе салюты во внутренней части Магонскаго порта, именно въ пространствѣ отъ мыса Кала-Фигера и до верховья гавани, строго воспрещены.

Изъ настоящаго допесенія видно, что многіе маяки, означенные на отпускаемыхъ намъ картахъ строящимися, уже освѣщены. Магонскій агентъ нашъ далъ мнѣ копію увѣдомленія его въ Гидрографическій департаментъ объ освѣщеніи Айрскаго маяка съ 15 августа 1860 года. Вѣроятно, были подобныя же увѣдомленія и о другихъ вновь открытых маякахъ, и департаментъ, безъ сомнѣнія, публиковалъ о томъ въ

Сборн. или циркулярами (*). Принимая, однакожъ, въ соображеніе, что иѣтъ судна, на которомъ всѣ подобные документы были бы въ сборѣ, мнѣ кажется, Гидрографическій департаментъ долженъ бы наносить на карты, у него хранящіяся, всѣ переиѣны и не отпускать карты иначе какъ корректированныхъ.

Въ посѣщенныхъ нами портахъ мы были приняты весьма радушно и старались отвѣчать взаимностію. Достоинъ замѣчанія, что испанцы съ особеннымъ любопытствомъ посѣщали суда наши. Любознательность эта, вѣроятно, остатокъ вниманія ко всему морскому, сохранившійся въ настоящемъ поколѣніи воспоминаніемъ о прежнемъ величіи Испаніи какъ морской державы.

Маршалъ Пелисье былъ съ нами особенно любезенъ и неоднократно просилъ меня передать Его Высочеству Генераль-Адмиралу свою почтительную память о вниманіи, которое ему было оказано въ Фонтенблѣ. Въ нѣсколько лагерныхъ формахъ онъ выказалъ намъ много искренности и уничтожилъ съ перваго раза опасенія, возбужденныя прошлогодними столкновеніями его съ испанскими властями въ Валенціи.

Въ продолженіи плаванія мы пробыли 14 дней на якорѣ въ различныхъ пунктахъ, 39 часовъ подъ парами каждый отдѣльно и 14 часовъ «Ослябя» буксировалъ «Генераль-Адмиралъ», остальные 26 сутокъ проведены подъ парусами.

Здоровье команды въ удовлетворительномъ состояніи.



(*) См. Лоцм. Зам., при семъ номерѣ М. Сб.

ВѢДОМОСТЬ ВОЕННЫМЪ СУДАМЪ

НАХОДЯЩИМСЯ ВЪ ЗАГРАНИЧНОМЪ ПЛАВАНІИ.

(исправлено по 28 іюля).

Названіе судовъ.	Ч и с л о					Командиры.	Гдѣ находятся по послѣднимъ свѣдѣніямъ.
	Пушечк.	Офицер. Гардемар. в Кондук.	Нижнихъ чиновъ.	Силь.			
На пути изъ Восточнаго Океана въ Балтику.							
Клип. Опричникъ.	6	8	92	150	К.-Л. Селивановъ 2.	20 ноября 1861 г. приб. въ Батавію.	
Въ Восточномъ Океанѣ и у береговъ Сибири.							
Корв. Калевала.	15	19	168	250	К.-Л. Давыдовъ 5.	4 іюня наход. въ Дуэ, у Сахалина.	
Корв. Посадникъ.	11	11	154	200	Ф.-А. К. 2 р. Бирилевъ 1.	1 іюня перешелъ въ Шанхай изъ Хакодате.	
Клип. Разбойникъ	6	7	90	150	К-щій Л. Батуринъ.	5 іюня изъ Шанхая пошелъ въ Хакодате.	
» Наѣздникъ.	6	8	90	150	К-щій К.-Л. Желтухинъ.	18 апр. наход. въ Хакодате.	
» Абрекъ. . .	5	14	131	300	К. 2 р. Пилкинъ 1.	14 іюня наход. у Дуэ.	
На пути въ Восточный Океанъ.							
Корв. Богатырь.	17	28	281	360	К.-Л. Чебышевъ.	21 іюля наход. на Сингапурскомъ р.	
Корв. Новикъ.	11	24	168	200	К.-Л. Скрылевъ.	29 іюня вышелъ изъ Сингапура.	
» Рында	11	22	163	200	К. 2 р. Сфурса-Жиркевичъ.	14 мая наход. въ Симонсъ баѣ.	
Пар. тран. Гилыкъ.	6	10	40	600	К.-Л. Энkvистъ.	27 мая вышелъ изъ Симонсъ-бал.	
Шкуна Сахалинъ.	4	7	32	40	» Корниловъ.	23 іюня приб. въ Симонсъ-бай	

Въ Средиземномъ морѣ.						
Фр. Ген.-Адмиралъ	70	40	757	800	К. 1 р. Штофрегенъ.	24 іюля наход. въ Виллафранкъ.
Шхуна Песзуане.	4	10	54	60	К.-Л. Антипа.	24 іюля находил. въ Виллафранкъ.
Фрег. Осляби .	45	37	445	360	К. 1 р. Назимовъ.	26 іюля прибылъ въ Виллафранку.
На станци въ Кон- стантинополѣ.						
Парох. Инкерманъ	4	6	53	100	Лейт. Кумани 2.	Въ Константи- нополѣ.
Въ распоряженіи ком- мисара Европейско- Дунайской комисіи.						
Пар. Алушта.	2	6	53	80	К.-Л. Викорствъ.	Въ Галацѣ.

ВѢДОМОСТЬ КАПИТАЛАМЪ ЭМЕРИТАЛЬНОЙ КАССЫ

МОРСКАГО ВѢДОМСТВА, КЪ 1-МУ АВГУСТА 1862 г.

Сумма ЭМЕРИТАЛЬНОГО КАПИТАЛА МОРСКАГО ВѢДОМСТВА:	Оставалось къ 1-му іюля.		Поступи- ло въ іюль.		Итого.		Израсхо- довано въ іюль.		Осталось къ 1-му ав- густа 1862 года.	
	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.
Въ деньгахъ	284574	98 $\frac{1}{2}$	1382	45	285957	43 $\frac{1}{2}$	552	32	285405	11 $\frac{1}{2}$
Въ билетахъ Комисіи Погашенія долговъ:										
а) 5-го 4% займа . .	775000	»	»	»	775000	»	»	»	775000	»
б) 3 и 6-го 5% займа .	208000	»	»	»	208000	»	»	»	208000	»
в) 4% непрерывно-до- ходныхъ билетахъ . .	564865	»	»	»	564865	»	»	»	564865	»
Въ акціяхъ Россійско- Американской ком- паніи	5850	»	»	»	5850	»	»	»	5850	»
Въ облигаціяхъ Глав- наго Общества Рос- сійскихъ желѣзныхъ дорогъ	1000000	»	»	»	1000000	»	»	»	1000000	»
Въ Государственныхъ 5% банковыхъ биле- тахъ	1014800	»	»	»	1014800	»	»	»	1014800	»
Итого . .	3853089	98 $\frac{1}{2}$	1382	45	3854472	43 $\frac{1}{2}$	552	32	3853920	11 $\frac{1}{2}$
Въ томъ числѣ:										
Наличными	»	»	»	»	»	»	»	»	285405	11 $\frac{1}{2}$
Билетами	»	»	»	»	»	»	»	»	3568515	»

Примѣчанія: 1) Наличные деньги Эмеритальной кассы хранятся и свидѣтельствуются съ суммами Казначейства Морскаго министерства.

2) Принадлежащіе Эмеритальной кассѣ билеты, облигаціи и проч. денежные цѣнности хранятся въ особомъ сундукѣ, въ общей кладовой, и по освидѣтельствованіи 8 сего августа оказались въ цѣлости.

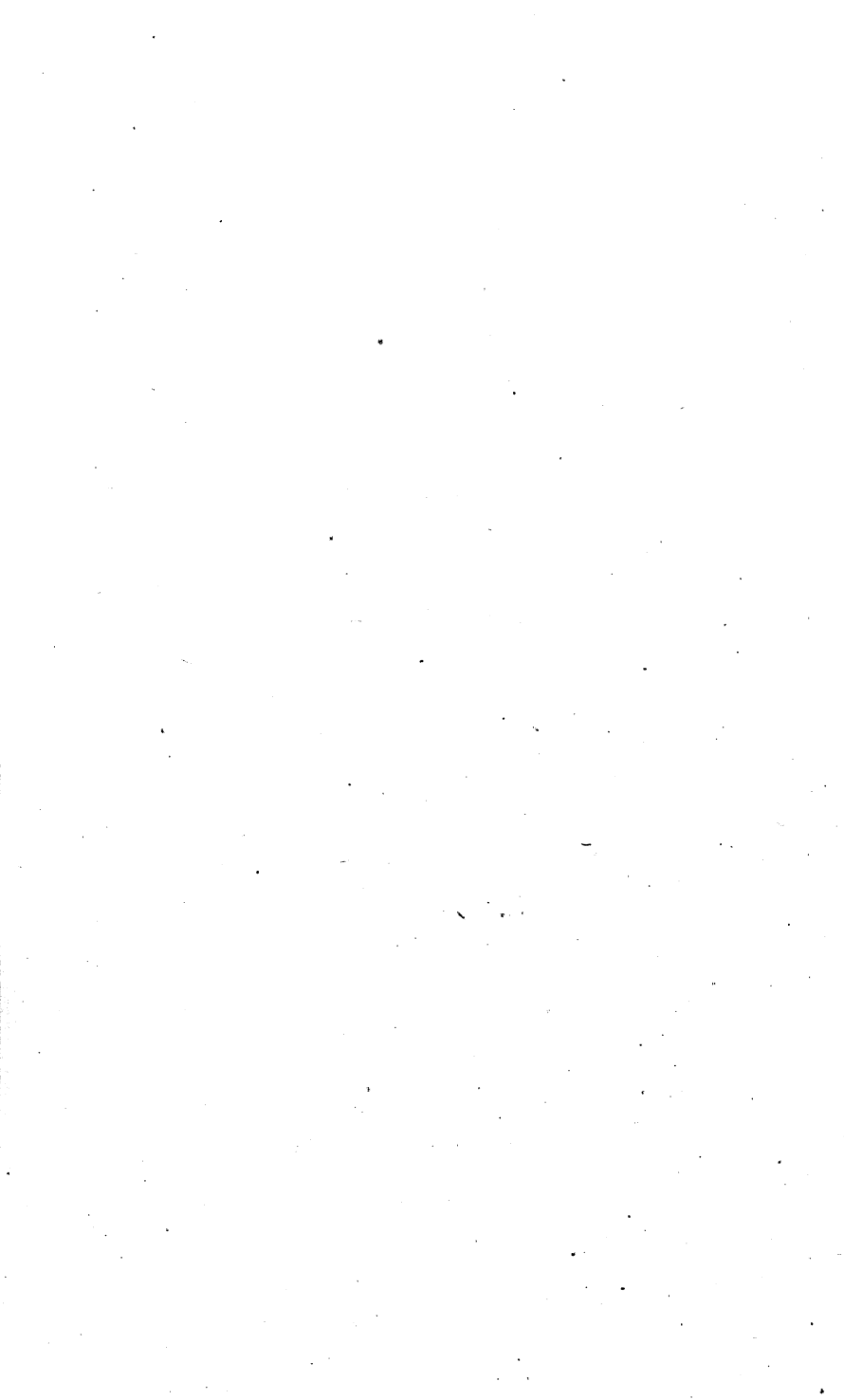
Подписали: Статсъ-Секретарь Князь Оболенскій, Генералъ-Лейтенантъ Терентьевъ, Капитанъ 1 ранга Горковенко, Капитанъ-Лейтенантъ Бергъ, Капитанъ 1 ранга Восводской и Статскій Совѣтникъ Шульцъ.

Исправляющій должность Начальника Казначейства, В. Хитрово.



III

НЕОФИЦІАЛЬНЫЙ ОТДѢЛЪ



КРАТКІЙ ОЧЕРКЪ

ГЛАВНЫХЪ РАСПОРЯЖЕНІЙ ПО МОРСКОМУ ВѢДОМСТВУ

ЗА ПОСЛѢДНІЯ СЕМЬ ЛѢТЪ.

Въ послѣдніе годы совершены по морскому вѣдомству многія, весьма важныя преобразованія, основанныя на цѣломъ рядѣ изслѣдованій и ревизій, которыя были предприняты по указанію Государя Великаго Князя Генераль-Адмирала, при самомъ началѣ вступленія Его Императорскаго Высочества въ управленіе флотомъ и морскимъ министерствомъ; изслѣдованія эти открыли много весьма важныхъ недостатковъ, много несовершенствъ, вкравшихся съ теченіемъ времени, много формъ, обрядовъ и постановленій, отжившихъ свое время и державшихся лишь вслѣдствіе долготѣльных привычекъ и предубѣжденій. Въ этихъ предубѣжденіяхъ, сильно вкоренившихся, Генераль-Адмиралъ встрѣчалъ одно изъ главнѣйшихъ, если не главнѣйшее препятствіе къ приведенію въ исполненіе тѣхъ улучшеній, очевидная польза и необходимость коихъ не подлежали сомнѣнію, и которыя должны были исподоволь подготовить и облегчить коренныя преобразованія въ управленіи.

Поэтому, непремѣннымъ условіемъ возможности дальнѣйшаго движенія по избранному пути оказалось введеніе въ управленіе большаго числа новыхъ людей, которые, будучи оживлены однимъ духомъ и искренно сочувствуя новому направленію, понимали бы одинъ другаго и усердно бы другъ другу помогали. Вслѣдствіе этого сознанія послѣдовали важныя перемѣны въ личномъ составѣ главныхъ дѣятелей морскаго министерства, и перемѣны эти въ скоромъ времени измѣнили видъ и духъ всего управленія. Частные начальники были одушевлены тѣмъ же пламеннымъ желаніемъ общей пользы, какъ и главный начальникъ; они принялись за работу дружно и добросовѣстно, и не только никогда не мѣшали другъ другу, но постоянно шли по одному направленію. Такимъ

образомъ введено было единство въ дѣйствіяхъ разныхъ учрежденій морскаго вѣдомства, и главный начальникъ самъ почувствовалъ отъ того большое облегченіе въ собственной работѣ.

Затѣмъ Великій Князь приступилъ къ ряду улучшеній и преобразованій, которыя, по существу своему, относятся: во-первыхъ, собственно до *флота*, какъ *цѣли* морскаго управленія, и во-вторыхъ, до *министерства*, какъ *средства* довести флотъ до желаемой степени совершенства и служащихъ на немъ чиновъ до возможной степени благосостоянія.

Распоряженія по флоту.

Личныя наблюденія Великаго Князя, знакомство его съ иностранными флотами и адмиралтействами, частныя и продолжительныя морскія путешествія и частые разговоры съ опытѣйшими изъ адмираловъ и капитановъ о недостаткахъ какъ личнаго состава, такъ и матеріальной части флота, выяснили Его Высочеству сущность этихъ недостатковъ.

Для устраненія ихъ, Его Высочество повѣргалъ послѣдовательно на благоусмотрѣніе Государя Императора разныя предположенія и мѣры, которыя удостоились Высочайшаго утвержденія. Такимъ образомъ, содержаніе офицеровъ было улучшено сравненіемъ ихъ съ соответствующими должностями военнаго вѣдомства, морское довольствіе увеличено, а вниманіе и милости Государя воскресили духъ всего сословія и заставили моряковъ служить не изъ однихъ матеріальныхъ расчетовъ.

На состояніе нижнихъ чиновъ было также обращено особое вниманіе. Еще покойный Государь разрѣшилъ, для улучшенія личнаго состава морскихъ экипажей, отдѣлять для флота нѣсколько приморскихъ и пріорѣчныхъ губерній, откуда выборъ людей дозволенъ былъ только нѣкоторымъ отборнымъ войскамъ, а двѣ губерніи предоставлены исключительно флоту. Одежда нижнихъ чиновъ подверглась коренному измѣненію, какъ въ отношеніи формы, такъ и въ отношеніи качества отпускаемыхъ на нее матеріаловъ; пища улучшена, въ особенности въ морѣ, гдѣ матросъ нашъ довольствуется нынѣ во всѣхъ отношеніяхъ превосходно. Изнурительныя валовыя работы ограничены размѣромъ дѣйствительной необходимости; прежнее фронтовое ученіе облегчено упрощеніемъ устава, и казарменное помѣщеніе улучшено по возможности, хотя эта статья, по недостаточности денежныхъ средствъ морскаго министерства, заставляеть желать еще весьма многихъ коренныхъ измѣненій.

Всѣ эти мѣры отразились самымъ благотѣльнымъ образомъ на здоровьи людей, чему лучшимъ доказательствомъ служатъ слѣдующія цифры:

въ 1853 г. число умершихъ относилось къ общей
численности командъ, какъ. 1: 28,73
— 1861 г. отношеніе это представляется, какъ. . 1: 68,47

Въ то же время было обращено особенное вниманіе на состояніе врачебной части, и въ особенности на госпитали, которіе не разъ ревизовались врачами постороннихъ вѣдомствъ и осматривались безпрестанно какъ самымъ Генералъ-Адмираломъ, такъ и мѣстными начальниками.

Морскіе госпитали дѣйствуютъ нынѣ на основаніи новаго госпитального устава, который введенъ въ 1859 г., въ видѣ опыта на 2 года, и который, въ настоящее время, вновь пересматривается, вмѣстѣ съ доставленными на него замѣчаніями пзвѣстнѣйшихъ врачей всѣхъ вѣдомствъ.

Основываясь на статистическихъ данныхъ, не подлежитъ сомнѣнію, что леченіе въ госпиталяхъ идетъ нынѣ болѣе успѣшно, ибо въ 1853 г. число умершихъ относилось къ числу выздоровѣвшихъ, какъ 1: 18,40
а въ 1861 г. какъ. 1: 29,62

Главнѣйшимъ же изъ дѣйствій, имѣвшихъ неоспоримое вліяніе не только на личный составъ флота, но и на всю его морскую дѣятельность, представляется система дальнихъ плаваній, которая въ прежнее время являлась, какъ рѣдкая случайность для отдѣльных судовъ, и то, большею частію, транспортовъ. Прочное начало этой системѣ положено въ 1856 г., и съ тѣхъ поръ она поддерживается ежегодно. Въ теченіе этого времени и по настоящую минуту перебывало въ кругосвѣтномъ и вообще въ заграничномъ плаваніи 43 судна, на коихъ находилось 572 офицера и 10 570 нижнихъ чиновъ; суда эти всѣ вмѣстѣ имѣютъ 10 330 паровыхъ силъ и несутъ 941 орудіе. Дальнія плаванія, доставляя настоящую морскую практику офицерамъ и командамъ, знакомятъ ихъ съ дальними морями, съ иностранными флотами, адмиралтействами и портами и, порождая естественное соревнованіе между нашими и иностранными командами, доводятъ ихъ до степени совершенства, недостижимой никакими другими способами. Такимъ образомъ флотъ, въ послѣдніе годы, обогатился значительнымъ числомъ образованныхъ офицеровъ и расторопныхъ, знающихъ матросовъ, которые по справедливости заслуживаютъ названія *опытныхъ моряковъ*.

Матеріальная часть флота требовала также ряда усиленныхъ мѣръ, чтобы хотя нѣсколько приблизить ее къ уровню иностранныхъ флотовъ. Изобрѣтеніе винтоваго двигателя сдѣлало старые парусные корабли негодными для боя уже по одной зависимости ихъ отъ вѣтровъ и теченій, и на долю морскаго вѣдомства выпала обязанность созидать новый флотъ, снабжать его механизмами и, въ то же время, изыскивать всѣ средства къ улучшенію судостроенія въ нашихъ адмиралтействахъ и верфяхъ. Событія послѣдней войны не позволили слѣдовать въ этомъ отношеніи строгой системѣ. Необходимость защиты нашихъ береговъ вызвала усиленную, небывалую дѣятельность въ нашихъ сѣверныхъ адмиралтействахъ; въ теченіе менѣе двухъ лѣтъ построено было 75 винтовыхъ канонирскихъ лодокъ и 14 корветовъ, и всѣ суда эти снабжены были механизмами русской работы. Но эта усиленная дѣятельность, вызванная необходимостію, и сопровождавшаяся неизбѣжною, при тогдашнихъ обстоятельствахъ, поспѣшностію, не могла послужить къ водворенію правильного и прочнаго судостроенія, основа которому положена лишь съ заключеніемъ мира.

Для улучшенія судостроенія, командированы были за границу лучшие изъ инженеровъ строителей и механиковъ, чтобы усовершенствовать себя въ теоріи и практикѣ избранной ими спеціальности. Во Франціи, Америкѣ, а потомъ и въ Англіи заказаны были суда, могущія служить образцами на нашихъ верфяхъ. Приступлено къ составленію запаса крѣпкаго дубоваго и другаго цѣннаго лѣса, такъ какъ употреблявшіеся дотолѣ сосна, лиственница и даже казанскій дубъ, кромѣ слабости и недолговѣчности строимыхъ изъ нихъ кораблей, оказывались совершенно негодными для судовъ новаго рода, которыя, по причинѣ размѣровъ своихъ, тяжелой артиллеріи и разрушительнаго сотрясенія винтоваго двигателя, требовали иныхъ матеріаловъ и иной работы. Всѣ эти распоряженія принесли уже благія послѣдствія, и если первыя винтовые суда требовали частыхъ исправленій, то суда новѣйшаго времени отличаются вполне надежнымъ скрѣпленіемъ и тщательною постройкою. Въ настоящее время, паровой флотъ состоитъ изъ 63 колесныхъ и 185 винтовыхъ судовъ, вооруженныхъ 2 387 орудіями и имѣющими 37 007 паровыхъ силъ. Изъ этого числа всѣ винтовые суда построены съ 1853 г.

Рабочія силы, бывшія въ непосредственномъ распоряженіи морскаго вѣдомства, состояли изъ казенныхъ мастеровыхъ, набравшихся изъ рекрутъ. Вся дознанная, и нынѣ уже неоспариваемая, невыгода обязательнаго труда отражалась какъ на количествѣ, такъ и на качествѣ работъ, производимыхъ людьми, невидѣвшими ника-

кой для себя выгоды работать много и работать хорошо. Очевидный вредъ этого, повидимому, дароваго, но въ сущности весьма дорогаго-стоющаго труда, и сознаніе, что въ основѣ рекрутской повинности лежитъ священный долгъ защиты государства, а не экономическіе расчеты, притомъ же ошибочные, побудили министерство приступить къ постепенному расформированію рабочихъ экипажей. Естественная убыль въ нихъ уже не пополняется, и такимъ образомъ они сами собою упразднятся, безъ крутыхъ мѣръ и безъ рѣзкихъ переходовъ, всегда вредныхъ даже въ наименѣе полезныхъ мѣропріятіяхъ.

Согласно этой же мысли, освобождены, отъ крѣпостной зависимости адмиралтействъ, сначала охтенскіе, а потомъ и черноморскіе адмиралтейскіе поселяне; упразднены военно-рабочія роты, конюшенная и служительская портовые роты; пмѣется въ виду постепенно упразднить роты коммисаріатскую и госпитальную, замѣняя ихъ вольнонаемными людьми; уничтожается на томъ же основаніи казенная прислуга въ учебныхъ заведеніяхъ и сокращено число деньщиковъ, кои болѣе не полагаются лицамъ, занимающимъ береговія должности. Такимъ образомъ морское министерство всемѣрно стремится къ облегченію, въ предѣлахъ его вѣдомства, государственной рекрутской повинности и можетъ надѣяться, что, за исключеніемъ деньщиковъ строевыхъ офицеровъ, отнынѣ ни одинъ рекрутъ, поставляемый для флота, не будетъ отвращенъ отъ прямого своего назначенія—морской военной службы. Слѣдуя этому же направленію, флотскіе экипажи содержатся не въ штатномъ комплектѣ, а въ числѣ, потребномъ лишь для снаряженія судовъ, назначаемыхъ въ заграничныя и внутреннія кампаніи. Говоря объ уничтоженіи обязательнаго труда, нельзя не упомянуть объ уничтоженіи кантонистовъ. Подробныя соображенія по этому предмету были составлены въ морскомъ министерствѣ въ 1855 г. и послужили матеріаломъ для составленія положенія объ освобожденіи всѣхъ кантонистовъ въ Россіи, освобожденіи, послѣдовавшемъ по Всемилоствившему манифесту 26 августа 1856 г. и составившемъ счастье многихъ тысячъ бѣдныхъ семействъ.

Къ мѣрамъ, предпринятымъ для улучшенія матеріальной части флота, относится также устройство портовъ и адмиралтействъ.

Разбросанное положеніе адмиралтейскихъ заведеній, какъ въ Кронштадтѣ, такъ и въ С.-Петербургѣ, служа источникомъ многихъ злоупотребленій и безпорядковъ при постройкѣ, исправленіи и вооруженіи судовъ, затрудняло, вмѣстѣ съ тѣмъ, ежедневныя дѣйствія всѣхъ отраслей портоваго управленія. Поэтому предпринята перестройка прежнихъ помѣщеній и постройка новыхъ, съ цѣлью сгруппи-

ровать мастерскія и магазины по предметамъ ихъ назначенія; адмиралтейства ремонтныя отдѣлены отъ адмиралтействъ кораблестроительныхъ, и въ сяхъ послѣднихъ, мѣста для постройки судовъ съ подряда отдѣлены, по возможности, отъ мѣстъ, назначенныхъ для казеннаго судостроенія. Въ самыхъ магазинахъ введенъ порядокъ и упрощены правила пріема и выдачи вещей. Кромѣ сего, начато и производится нынѣ углубленіе кронштадтскихъ гаваней, перестроены старыя доки и приступлено къ сооруженію новыхъ, которые размѣрами своими могли бы соотвѣтствовать размѣрамъ нынѣ строимыхъ судовъ.

Обращая всѣ усилія къ постепенному улучшенію командъ и судовъ, морское министерство должно было озаботиться возможною безопасностію ихъ плаванія, и съ этою цѣлю продолжались и продолжаютъ гидрографическія работы въ разныхъ моряхъ; строятся новыя маяки; на существующихъ постепенно вводится освѣщеніе Френеля, вмѣсто прежней отражательной системы и учреждено нѣсколько спасительныхъ станцій въ мѣстахъ, представляющихъ наибольшія опасности мореплавателямъ. Всѣ эти мѣры, постепенно приводящіяся въ исполненіе, какъ ни важны онѣ для военнаго флота, имѣютъ еще большую важность для судовъ купеческихъ, если принять въ расчетъ число этихъ судовъ и обстоятельства ихъ плаванія, и потому благотѣльно дѣйствуютъ на развитіе торговли и мореплаванія, развитіе, которое неминуемо отражается на благосостояніи всего государства.

Распоряженія по министерству.

Видя необходимость кореннаго преобразованія всего управленія и чувствуя невозможность совершить это преобразованіе наскорю и вдругъ, Великій Князь счелъ нужнымъ предпринять сперва рядъ послѣдовательныхъ мѣръ, чтобы приготовить такимъ образомъ окончательное образованіе управленія морскимъ вѣдомствомъ. Мѣры эти, казавшіяся нѣкоторымъ защитникамъ стараго порядка отдѣльными, какъ бы безсвязными распоряженіями, были, однакожъ, слѣдствіемъ строго обдуманной и соображенной системы, и этимъ постояннымъ поступательнымъ движеніемъ по одному, разъ избранному, направленію, при дружномъ содѣйствіи всѣхъ сотрудниковъ, объясняется легкость, съ которою введенное нынѣ образованіе управленія морскимъ вѣдомствомъ принялось на дѣлѣ въ министерствѣ и въ портахъ, не смотря на опасенія, предсказанія неудачъ и упреки въ непрактичности, раздававшіеся съ разныхъ сторонъ.

Разсматривая эти мѣры не въ хронологическомъ порядкѣ, а по

статьямъ руководившей морскимъ министерствомъ программы, главнѣйшими изъ нихъ являются слѣдующія:

Управление корабельными лѣсами передано въ вѣдѣніе министерства Государственныхъ имуществъ, къ которому по существу своему оно относится. Въ исторіи этого дѣйствія представляется особенно примѣчательнымъ то обстоятельство, что Высочайшее повелѣніе по предмету передачи управленія корабельными лѣсами въ вѣдѣніе министерства государственныхъ имуществъ состоялось еще въ 1841 г. и было повторено въ 1847 г.; но дѣло ограничилось перепискою между обоими министерствами, и только въ 1854 г. Высочайшее повелѣніе это было исполнено присоединеніемъ департамента корабельныхъ лѣсовъ къ составу министерства государственныхъ имуществъ, гдѣ онъ пересталъ существовать отдѣльнымъ учрежденіемъ лишь въ 1860 году.

Постройка и завѣдываніе приморскими укрѣпленіями передано, по принадлежности, въ инженерное вѣдомство. Охтенскіе и черноморскіе адмиралтейскіе пригороды поступили, на общемъ основаніи, въ вѣдѣніе министерства внутреннихъ дѣлъ, а главные командиры архангельскій и астраханскій, управлявшіе вмѣстѣ съ тѣмъ и гражданскою частію этихъ губерній, освобождены отъ силъ послѣднихъ обязанностей, которыя возложены на особаго гражданского губернатора, по назначенію министерства внутреннихъ дѣлъ, какъ и въ прочихъ губерніяхъ.

Изъ числа лишнихъ учреждений и инстанцій упразднены были должности генераль-интенданта, инспекторовъ корпусовъ: флотскихъ штурмановъ, морской артиллеріи, корабельныхъ инженеровъ и инженеръ-механиковъ, ластовыхъ командъ и рабочихъ экипажей; упразднены штабы этихъ корпусовъ, штабы дивизіонные и бригадные, общее присутствіе морскаго интендантства, учетный комитетъ, военно-походная по флоту канцелярія, канцелярія по своду морскихъ постановленій и канцелярія генераль-интенданта.

Кромѣ сего, порядокъ дѣлопроизводства упрощенъ въ подробностяхъ стараніями частныхъ начальниковъ, права коихъ, въ ожиданіи общаго преобразованія, были нѣсколько расширены.

Смѣты морскаго министерства подверглись строгому пересмотру и изслѣдованію; въ нихъ введены измѣненія, какъ въ общей системѣ, такъ и въ частностяхъ, смѣтныя требованія сгруппированы по однороднымъ предметамъ и подкрѣплены точными основаніями и исчисленіями. Смѣты эти вносятся нынѣ въ государственный совѣтъ и комитетъ финансовъ печатными и, по утвержденіи ихъ, рассылаются для руководства во всѣ подвѣдомственные учрежденія, министерскія и портовые.

Въ тѣсной связи со смѣтами находились счетоводство и отчетность, которыя подверглись коренному преобразованію, основанному на многолѣтнемъ изученіи и изслѣдованіи порядковъ, существующихъ въ тѣхъ иностранныхъ государствахъ, гдѣ части эти, по общему отзыву, считаются въ образцовомъ состояніи. Новыя счетныя и контрольныя правила, составленныя по соглашеніи съ государственнымъ контролеромъ, введены уже въ министерствѣ, въ командахъ и въ портахъ. Введеніемъ этихъ правилъ достигается специальность кредита, съ точнымъ раздѣленіемъ расходовъ по смѣтнымъ годамъ и статьямъ; уничтожаются двѣ контрольныя инстанціи; ревизія производится почти современно съ расходомъ и производится по подлиннымъ документамъ, взаимно другъ друга повѣряющимъ; сокращено значительное количество бесполезнаго труда и упрощено все дѣлопроизводство по кассовой и бухгалтерской части.

Вмѣстѣ съ тѣмъ, введеніемъ у себя *единства кассы* морское министерство, между прочими выгодами, получило возможность распорядиться оборотными своими суммами такимъ образомъ, что требованіе авансовыхъ отпусковъ, которые въ иные годы доходили до 2 600 000 р. и ставили государственное казначейство въ дѣйствительное затрудненіе, вовсе прекращено, за исключеніемъ 300 000, ежегодно отпускаемыхъ въ распоряженіе генераль-губернатора Восточной Сибири, по его требованію, въ счетъ смѣты морскаго министерства.

Къ мѣрамъ, заслуживающимъ особеннаго вниманія, принадлежитъ также учрежденіе въ 1856 г. эмеритальной кассы, капиталъ которой въ настоящее время возросъ до 3 901 053 р. 76¹/₂ к. и которая въ 1859 г. начала производство пенсій оставившимъ службу офицерамъ и чиновникамъ и ихъ семействамъ.

Наконецъ, самую важную мѣрою, завершающею административныя реформы, является введеніе новаго образованія управленія морскимъ министерствомъ и управленія портового.

Первоначальный проэктъ преобразованія административныхъ учреждений морскаго вѣдомства составленъ былъ еще въ 1856 г. и съ того времени нѣсколько разъ печатался и разсылался на разсмотрѣніе многимъ лицамъ, нѣсколько разъ передѣлывался по ихъ замѣчаніямъ и, наконецъ, исправленный по указаніямъ государственнаго совѣта, былъ удостоенъ Высочайшаго утвержденія, въ 27 день января 1860 г., и введенъ въ дѣйствіе на 5 лѣтъ, съ тѣмъ, чтобы въ теченіе этого времени воспользоваться указаніями опыта для окончательнаго его исправленія.

Главная мысль нынѣ дѣйствующаго образованія управленія мор-

свимъ вѣдомствомъ основана на тѣхъ же началахъ, которыя руководили улучшеніями, постепенно вводимыми въ министерствѣ для подготовленія общаго преобразованія.

Нынѣ, послѣ слишкомъ двухъ-годового опыта, можно съ увѣренностію сказать, что начала эти оказались вполне состоятельными. Разсредоточіе управленія, самостоятельность мѣстныхъ властей, облеченныхъ, вмѣстѣ съ обширнѣйшими правами, соотвѣтствующею имъ отвѣтственностію, упрощеніе дѣлопроизводства и, наконецъ, обезпеченіе быта служащихъ, вмѣстѣ съ уменьшеніемъ числа ихъ, отразились благотѣльно не только на ходѣ дѣлъ письменныхъ и на ежедневныхъ занятіяхъ главныхъ начальниковъ, получившихъ время и возможность глубже вникать и обдумывать дѣла дѣйствительно важныя и соображать въ совокупности общую связь всѣхъ принимаемыхъ мѣръ, но и на всей дѣятельности портовыхъ управленій, нестѣсненной болѣе постоянною опекою министерства и безпрестаннымъ вмѣшательствомъ въ мелочныя подробности текущихъ мѣстныхъ дѣлъ. Само собою разумѣется, что, при примѣненіи новаго порядка, не могли не встрѣтиться нѣкоторыя недоумѣнія: оказывалось иногда нужнымъ однихъ поощрять къ пользованію непривычными имъ правами, другихъ нѣсколько сдерживать въ порывахъ худо понятой самостоятельности; но случаевъ этихъ было весьма немного и гораздо менѣе, нежели можно было ожидать.

Послѣ окончанія пятилѣтняго испытанія, новое «Образованіе» подвергнется, безъ сомнѣнія, измѣненіямъ; но нетрудно уже предсказать, что измѣненія эти будутъ состоять не въ возвращеніи къ старому порядку, а въ дальнѣйшемъ развитіи тѣхъ же началъ, на которыхъ основывается нынѣшнее управленіе морскимъ вѣдомствомъ. Поэтому должно надѣяться, что новое «Образованіе» есть только этапъ на пути къ дальнѣйшему совершенствованію и что точное опредѣленіе круга дѣятельности портовъ и министерства поведетъ къ большому еще расширенію правъ первыхъ, къ большому ограниченію дѣятельности послѣдняго и къ приведенію береговыхъ учреждений въ размѣры, болѣе соотвѣтствующіе боевымъ силамъ флота.

Въ 1859 году, т. е. предъ введеніемъ послѣдняго преобразованія по морскому министерству, было:

входящихъ бумагъ	89 057
исходящихъ »	76 279

Итого. . . 165 336

Въ 1861 г. было:

входящихъ бумагъ.	63 611
исходящихъ *	50 918

Итого. . . 114 529

Въ 1853 году число чиновниковъ въ министерствѣ

простиралось до	391
Въ портовыхъ управленіяхъ до	743

Итого. . . 1 124

Въ началѣ 1862 г. ихъ состояло:

въ министерствѣ.	154
— портовыхъ управленіяхъ	365

Итого. . . 519

Чтобы пояснить настоящую систему дѣйствій по управленію, надлежитъ замѣтить, что, ограничивая по возможности кругъ своей дѣятельности *направленіемъ и наблюденіемъ*, морское министерство предоставляетъ инициативу по всѣмъ вопросамъ, вытекающимъ изъ хода текущихъ дѣлъ, мѣстнымъ властямъ, которыя ежегодно вносятъ предположенія свои по предстоящимъ въ будущемъ году дѣйствіямъ, а также проектъ смѣты по ввѣреннымъ имъ управленіямъ на разсмотрѣніе и утвержденіе высшихъ властей, и потомъ руководствуются ими въ теченіе года. Затѣмъ отчеты объ употребленіи денежныхъ суммъ, поступающіе въ государственный контроль, и отчеты о совокупности дѣйствій подвѣдомственныхъ главнымъ командирамъ частей, представляемые ими ежегодно главному начальству, служатъ повѣркою ихъ дѣйствій. Но, не ограничиваясь этимъ, морское министерство будетъ и въ отношеніи портовъ слѣдовать той же системѣ *ревизій*, которая оказала столько пользы и раскрыла столько недостатковъ, а иногда и злоупотребленій въ береговыхъ учрежденіяхъ и въ командахъ морскаго вѣдомства, и которая, по своей внезапности, пріучаетъ служащихъ держать свои части въ постоянномъ порядкѣ.

Приступая къ какому-нибудь преобразованію, морское министерство, для основательнаго изученія стоящаго на очереди вопроса, старалось имѣть въ виду, сколь возможно, большее число мнѣній и взглядовъ на разрабатываемый предметъ, и съ этою цѣлію всѣ проекты печатались и рассылались, иногда по нѣскольку разъ, разнымъ лицамъ, притомъ не только морскаго, но и другихъ вѣдомствъ, и преимущественно тѣмъ, коихъ предстоящее нововведеніе наиболѣе касалось. Хотя личное самолюбіе составителей могло иногда страдать отъ за-

мѣчаній, получаемыхъ съ разныхъ сторонъ на ихъ проэктъ, но съ этимъ они легко мирились въ виду тѣхъ значительныхъ выгодъ, которыя приобрѣтались для пользы дѣла сравнительною гласностію, придаваемою такимъ образомъ ихъ трудамъ. Въ самомъ дѣлѣ, доставляемыя замѣчанія заключали въ себѣ, большею частію, весьма дѣльные указанія, которыми министерство пользовалось съ величайшею готовностію и признательностію, и которыя заставляли иногда измѣнять первоначальный проэктъ не только въ частностяхъ, но иногда и въ цѣломъ, какъ случилось, напримѣръ, недавно съ первымъ проэктомъ образованія учебныхъ заведеній и съ первымъ проэктомъ образованія морскаго министерства, въ которомъ предполагалось сперва преобразовать министерство и потомъ приступить къ преобразованію портового управленія, между тѣмъ, какъ вызванныя замѣчанія доказали невозможность коренныхъ измѣненій въ министерствѣ безъ кореннаго измѣненія портовыхъ учреждений. Этою системою достигалось къ тому же то важное преимущество, что служащіе подготовлялись исподволь къ новому порядку и, такъ сказать, свыкались съ нимъ, прежде введенія его въ дѣйствіе.

Недовольствуясь разсылкою проэктвъ, морское министерство, съ тою же цѣлію уясненія себѣ извѣстнаго вопроса и приготовленія къ нему общественнаго мнѣнія, помѣщало въ «Морскомъ Сборникѣ», еще до составленія проэкта, статьи, касающіяся его сущности, которыя вызывали печатные споры въ столбцахъ того же «Сборника», и споры эти выясняли иногда такія стороны вопроса, которыя не имѣлись въ виду министерства. Въ «Морскомъ же Сборникѣ» постоянно печатаются правительственныя распоряженія по морскому вѣдомству, а также донесенія о плаваніяхъ, смотрахъ, извлеченія изъ годовыхъ отчетовъ и ревизій. И такого рода гласность, придаваемая дѣйствіямъ всѣхъ служащихъ въ морскомъ вѣдомствѣ, не представила до сихъ поръ никакихъ неудобствъ, а принесла несомнѣнную пользу вліяніемъ страха общественнаго порицанія, который дѣйствуетъ на большинство людей сильнѣе страха наказаній и способствуетъ сильнѣе всякихъ мѣръ къ возбужденію полезнаго соревнованія, къ искорененію злоупотребленій и къ возвышенію уровня общественной нравственности.

Переходя затѣмъ къ мѣрамъ, которыя неприведены еще къ окончательному исполненію, должно въ главѣ ихъ поставить два проэкта, работы по коимъ приближаются уже къ концу, и которые, по своей важности, заслуживаютъ особеннаго вниманія.

Первый изъ нихъ есть проэктъ *преобразованія судостроительства и судопроизводства*, матеріалы для котораго собирались нѣсколько лѣтъ и обогатились, между прочимъ, свѣдѣніями, собранными во

Франціи и въ Англіи командированными туда съ этою цѣлю генералъ-аудиторомъ и юрисъ-консультомъ морскаго министерства. Составленный въ министерствѣ проектъ преобразованія судебной части разосланъ былъ на разсмотрѣніе многимъ спеціальнымъ лицамъ, и нынѣ, вмѣстѣ съ полученными на него въ весьма значительномъ количествѣ замѣчаніями, проникнутыми болѣею частью сочувствіемъ къ принятымъ въ немъ началамъ, переданъ на обсужденіе особой комисіи, которой поручено составить окончательный проектъ образованія судебной части морскаго вѣдомства.

Второй проектъ относится къ преобразованію учебныхъ заведеній. По замѣчаніямъ, доставленнымъ на первоначальный проектъ, оказалось необходимымъ измѣнить его во многихъ отношеніяхъ, и на составленный, согласно съ этими замѣчаніями, второй проектъ поступили новыя замѣчанія, по сводѣ которыхъ, приступлено уже къ обработкѣ окончательнаго предположенія.

Кромѣ сего, приступлено уже къ *пересмотру подрядныхъ законовъ*, недостатки и несовременность коихъ безпрестанно выказываются при хозяйственныхъ заготовленіяхъ, а также къ начальнымъ трудамъ по *составленію свода морскихъ постановленій*, необходимость котораго сдѣлалась еще болѣе ощутительною при настоящемъ разсредоточіи управленія.

Независимо отъ этихъ предположеній, касающихся непосредственно морскаго вѣдомства, въ министерствѣ изучаются нынѣ возможность введенія въ нѣкоторыхъ мѣстностяхъ имперіи *морской записки* и средства къ *развитію торговаго флота*. Оба эти вопроса, разрѣшеніе коихъ не можетъ представиться въ самомъ близкомъ будущемъ, имѣютъ тѣсную связь съ образованіемъ для флота резерва, содержаніе косяго не обременяло бы государственной казны.

Дальнѣйшая же дѣятельность морскаго министерства должна, кромѣ постояннаго развитія введенныхъ въ управленіе началъ, преимущественно сосредоточиться на совершенствованіи тѣхъ учрежденій, цвѣтущее состояніе коихъ непосредственно способствуетъ силѣ и могуществу Россіи, какъ морской державы.

Къ подобнаго рода заботамъ относятся: *водвореніе у насъ желѣзнаго судостроенія, устройство заводовъ и адмиралтействъ*, освобожденіе ихъ отъ зависимости иностранныхъ техникувъ, которыми мастерскія наши переполнены въ настоящее время, и *поощреніе* постоянными *заказами отечественныхъ заводовъ* къ развитію своей дѣятельности, чтобы имѣть возможность выйти изъ-подъ зависимости иностранной промышленности. Не говоря уже о вредномъ вліяніи иностранныхъ заказовъ на торговый балансъ нашъ, вліяніи, отражающемся на состояніи денежнаго рынка, а съ тѣмъ вмѣстѣ и на со-

стояніи государственныхъ финансовъ, мы тѣмъ болѣе обязаны обратить на этотъ предметъ особенное вниманіе, что со введеніемъ броненосныхъ судовъ и нарѣзной артиллеріи, мы усугубимъ невыгоды настоящаго положенія, если не будемъ въ состояніи изготовлять въ Россіи и то, и другое.

Независимо отъ устройства существующихъ портовъ, министерству предстоитъ созидать *морскія учрежденія на восточномъ берегу Сибири* и сооружать *новый портъ въ Баку*, куда, за непреодолимыми неудобствами астраханскаго порта, предполагается, со временемъ, перенести главное управленіе каспійской флотиліи. Вмѣстѣ съ тѣмъ признано возможнымъ *упразднить главный портъ въ Архангельскѣ*, представляющій, при современномъ направленіи кораблестроенія, достаточныхъ основаній для своего существованія.

Въ настоящее время упраздненіе этого порта приводится уже въ исполненіе на Высочайше утвержденныхъ основаніяхъ. Въ немъ оставляется только управленіе гидрографическою частію, маяками и лоціею Бѣлаго моря, и мѣра эта общааетъ ежегоднаго сбереженія въ морскихъ смѣтахъ свыше полумилліона рублей.

Настоящая *береговая организація морскихъ командъ* должна также подвергнуться существеннымъ измѣненіямъ. Основанная на прежнемъ составѣ флота и не подходя подъ нынѣшнія его условія, организація эта, въ настоящее время, носитъ на себѣ отпечатокъ того переходнаго состоянія, въ которомъ находится нынѣ не только нашъ флотъ, но и флоты всѣхъ морскихъ державъ. Вѣроятно, переходное состояніе это прекратится не такъ скоро, и потому признано нужнымъ придать командамъ такое наружное устройство, которое бы отвѣчало всѣмъ случайностямъ комплектованія военныхъ судовъ, избѣгая, при этомъ, по возможности, раздробленія хозяйственныхъ и административныхъ единицъ, входящихъ въ составъ флота.

Не менѣе всего предъидущаго обращаетъ на себя особенное вниманіе и вызываетъ особенныя попеченія министерства постепенное *улучшеніе быта нижнихъ чиновъ*. Хотя для нихъ уже много сдѣлано въ послѣднее время, но забота объ ихъ участи должна всегда составлять, и дѣйствительно составляетъ, одну изъ священнѣйшихъ обязанностей морскаго министерства. Болѣе всего требуютъ улучшенія помѣщенія ихъ, которыя, большею частію, лишены достаточныхъ удобствъ для немногосложнаго хозяйства нашего матроса. Нѣкоторыя передѣлки и исправленія, предпріятія для лучшаго устройства существующихъ казармъ, не могли довести ихъ до желаемой степени удовлетворительности, и въ этомъ отношеніи, точно также, какъ и въ отношеніи скорѣйшаго *составленія необходимыхъ для флота запасовъ*, дѣйствія морскаго министерства должны неизбѣжно

подчиняться размѣрамъ денежныхъ средствъ, которыя, по современнымъ видамъ государственной росписи, признаваемо будетъ возможнымъ удѣлять для надобностей морскаго вѣдомства. Для обезпеченія части престарѣлыхъ отставныхъ матросовъ начата близъ Николаева постройка инвалидныхъ домиковъ, а дабы доставить служащимъ хорошія помѣщенія, не затрачивая капиталовъ, строятся въ Кронштадтѣ казармы, на капиталы частныхъ лицъ, съ обязательствомъ морскаго вѣдомства нанять это зданіе за опредѣленную плату, на долгій срокъ.

Изъ этого бѣлаго обзора дѣятельности морскаго министерства, за послѣдніе годы, можно усмотрѣть, что, слѣдуя указаніямъ Государя Императора, министерство, подъ высокимъ руководствомъ Генераль-Адмирала, разработывало и продолжаетъ разработывать, въ предѣлахъ своего вѣдомства, многіе главные вопросы, возбужденные въ государственномъ управленіи, со времени восшествія на престолъ Его Императорскаго Величества.

Такимъ образомъ, морское вѣдомство коснулось у себя вопросовъ: *о децентрализациі управленія, о воспитаніи, о преобразованіи судопроизводства и судостроительства, объ упрощеніи дѣлопроизводства, о болѣе существенномъ обезпеченіи быта служащихъ, о правильной системѣ и печатной гласности бюджета, о единствѣ кассы, о современномъ контролѣ.*

Наконецъ, въ великомъ дѣлѣ *освобожденія труда*, морское министерство приняло участіе переходомъ къ вольной работѣ на казенныхъ верфяхъ и освобожденіемъ изъ крѣпостной зависимости адмиралтействъ охтенскихъ и черноморскихъ поселянъ.

СЪ НАШЕГО БЕРЕГА.

(Revue de deux Mondes—Les marines de France et d'Angleterre. Русский Инвалидъ и Кронштадтскій Вѣстникъ.—Статьи гг. Вольдемара, Мейера, Шаврова, Петриченки и др. въ Морск. Сборн.).

Въ значительной части французскаго общества и его представительницъ—официальной и неофициальной литературѣ, до сихъ поръ еще раздаются непонятныя для насъ и едвали признаваемые самими французами изрѣченія, въ родѣ того, напр., что слава французскаго имени, французскаго оружія должна прогремѣть тамъ-то и тамъ-то, для чего, конечно, потребуется и много денегъ и много крови. Недавно еще мы имѣли случай лично убѣдиться въ томъ, что въ обществѣ повидимому весьма дѣльныхъ, образованныхъ и степенныхъ французовъ стоитъ только запнуться о *la gloire de la patrie*, чтобы сбить ораторовъ и слушателей съ логической колеи преній. Въмѣсто спокойной, разсудительной рѣчи, предшествовавшей произнесенію роковаго слова, вмѣстѣ съ нимъ и за нимъ на васъ посыпятся таинственные глаголы о національномъ энтузіазмѣ, о лаврахъ пожатыхъ, пожинаемыхъ и имѣющихъ быть пожатыми французскимъ оружіемъ, о свободѣ и равенствѣ, попирающихъ свободу другихъ націй, устроенную не по французскому образу и подобию, о великихъ изобрѣтеніяхъ французскаго генія, будто-бы похищенныхъ англичанами и ими примѣненными къ дѣлу. То же самое, за немногими исключениями, замѣчается и во французской современной литературѣ. Весьма дѣльная, во многихъ отношеніяхъ, статья Ксавье-Раймона въ *Revue de deux Mondes*, во имя той же *la gloire de la patrie*, нѣтъ-нѣтъ да и согрѣшитъ противъ своихъ же теоретическихъ положеній, преувеличить настоящее морское могущество Франціи, обойдетъ вопросъ о томъ, насколько оно дѣйствительно необходимо для страны; сознавшись, что нація по прежнему равнодушна къ военному флоту, Ксавье-Раймонъ въ то же время утверждаетъ, что Франція искренно сочувствуетъ ему, да все еще мало денегъ дать (*). Не помня возможности, безъ явной и крайней натяжки фак-

(*) Вотъ собственные слова автора: «l'harmonie et la concorde, la sympathie et le dévouement reciproques unissent tous les membres de la grande famille des marins. C'est une famille, mais ce n'est pas un peuple, et c'est là le revers de cette médaille si brillante... Depuis trente ans le sentiment public s'est montré

товъ, отвергать народность, силу и жизненное значеніе англійскаго флота, авторъ, какъ бы въ отмщеніе за эту уступку въ пользу Англіи, не падить русскій флотъ и во всѣхъ тѣхъ случаяхъ, гдѣ онъ менажировалъ щекотливое чувство національнаго самолюбія французовъ вообще и французскихъ моряковъ въ особенности, и болѣе или менѣе вѣрно излагая факты, не вѣрно, но деликатно объяснялъ ихъ, впадаетъ въ противоположную крайность, говоря о Россіи. Мы на это не въ претензіи и готовы выслушать урокъ съ чужаго берега, за наши прошлыя ошибки, давно впрочемъ признанныя и нашимъ правительствомъ и нашимъ морскимъ обществомъ. Правду отъ неправды отличимъ сами, и потому, не стѣсняясь нѣкоторыми выраженіями г. Ксавье-Раймона, приведемъ здѣсь почти все, что говоритъ онъ о русскомъ флотѣ, предпославъ изложенію фактовъ общія и по нашему мнѣнію совершенно вѣрныя размышленія о прочныхъ основаніяхъ морскаго могущества, морской военной силы.

Для морскаго могущества, говоритъ авторъ, нужны: 1) *деньги* (т. е. значительный морской бюджетъ), 2) *окрыпнувшая промышленность*, 3) *морское населеніе*, представляющее собою пропорціональный результатъ развитія *коммерческаго мореплаванія*. Если недостаетъ котораго либо изъ трехъ вышеупомянутыхъ основаній, военный флотъ будетъ хромать, будетъ пнвалидомъ, какъ бы сильны ни были остальные два основанія. Когда въ странѣ господствуетъ порядокъ, благоразумное управленіе, вы видите, что съ одной стороны всѣ усилія направлены къ тому, чтобъ развить вышеназванныя основанія, а съ другой, чтобъ въ обыкновенное (мирное) время не перейти необходимаго предѣла развитія военнаго флота. Съ исторіею въ рукахъ можно указать, что если въ сухопутной войнѣ иногда рисковали благосостояніемъ государства и достигали успѣха тамъ, гдѣ онъ казался невозможнымъ, на морѣ можно только компрометровать благоденствіе и славу страны, желая приобрѣсти болѣе, чѣмъ можно надѣяться, разсчитывая на естественныя, нормальныя средства. Сославшись затѣмъ на времена Людовика XIV и безсиліе его флота, развитаго свыше средствъ страны; на 80 линійныхъ кораблей родоначальника наполеоновской династіи; на испанскій флотъ при Карлѣ IV, авторъ заключаетъ свои историческіе примѣры усиліями Россіи создать флотъ, исчезнувшій, по его мнѣнію, въ 1854 — 56 годахъ, не имѣвъ чести сдѣлать хоть одинъ выстрѣлъ.

Было время, продолжаетъ авторъ, когда недостатокъ развитія промышленности въ странѣ, въ отношеніи къ военному флоту могъ быть за-

presque toujours très sympathique à la marine—mais cette sympathie a produit peut d'effets réels.—La sympathie du public pour la marine est sincère, mais elle n'est pas toujours effective; même seulement en matière d'argent.

мѣненъ, въ нѣкоторой степени, запасами въ магазинахъ, адмиралтействахъ и верфяхъ. Запасы были необходимы при тогдашнихъ недостаткахъ въ средствахъ транспортировки и въ хорошихъ путяхъ сообщенія. Въ 1832 году, въ Бельгiи, при осадѣ Антверпена, несмотря на то, что страна эта и въ то время имѣла едва-ли не лучшіе въ Европѣ пути сообщенія, французскія средства транспортировки были истощены, дороги избиты и знаменитыя пушки Пексана были главною причиною порчи дорогъ. Если таковы послѣдствія перевозки матеріальныхъ средствъ арміи, сравнительно весьма легкихъ, малообъемистыхъ и удобораздѣляемыхъ, то каковы же послѣдствія доставки въ адмиралтейства тяжелыхъ, громадныхъ и недѣлимыхъ предметовъ? Между ними есть такіе, которые, какъ напр. мачтовые деревья, пушки большого калибра, якоря, систерны и пр. и пр., только водою могутъ быть доставляемы въ адмиралтейства заразъ въ значительномъ количествѣ. Нынѣ все это измѣнилось: желѣзныя дороги, покрывающія Европу, не только увеличили районъ рынковъ, снабжающихъ адмиралтейства, но и сократили издержки работъ въ самыхъ адмиралтействахъ.

Въ прежнее время линійный парусный корабль царствовалъ въ океанахъ не только вслѣдствіе своей боевой силы, но и вслѣдствіе исключительныхъ размѣровъ тѣхъ деревъ и тѣхъ металлическихъ частей, изъ коихъ онъ состоялъ. Тридцать лѣтъ назадъ купеческое судно въ 500 или 600 тоннъ было чудомъ; другимъ словами, въ то время частная промышленность не имѣла средствъ соперничать съ казенными верфями въ искусствѣ кораблестроенія. Частная промышленность того времени не могла готовить для военныхъ портовъ ни пушекъ, ни спасительныхъ якорей и т. п. Военныя адмиралтейства были монополистами въ дѣлѣ сооруженія военныхъ судовъ и снабженія ихъ всѣмъ необходимымъ. Тогда естественно было измѣрять морское могущество страны богатствомъ ея адмиралтействъ. Нынѣ же громадное развитіе международной морской торговли, увеличивая надежды на выгодной фрахтъ, отъ перевозки цѣннаго и необыкновеннаго груза, даетъ возможность частной промышленности строить суда столь же большихъ размѣреній, какъ и наибольшій военный корабль. Удивительные успѣхи въ металлургіи и въ производствѣ паровыхъ механизмовъ не менѣе причиною тому, что военныя силы страны должны искать средствъ для своего могущества внѣ самихъ себя, средствъ, несуществовавшихъ въ прежнее время, когда только казенные заводы производили извѣстные механизмы; нынѣ же эти заводы составляютъ незначительную часть общей національной производительности. Словомъ, все болѣе и болѣе заваливается бездна, существовавшая между военнымъ флотомъ и частною промышленностью, между тѣмъ, что прежде вращалось

въ своемъ исключительномъ, изолированномъ кругу, и тѣмъ, что не выходило изъ ряда обычной общественной дѣятельности; между силой военной, разрушающей, и силой производящей, проявляющейся преимущественно въ изготовленіи предметовъ мирнаго свойства. Какъ трудолюбивая пчела вооружена жаломъ для защиты своего меда, такъ теперь и частная промышленность съ страшной энергіей обращается противъ того, кто захотѣлъ бы нарушить миръ труда. Это испытала на себѣ Россія въ 1855 г. и между тѣмъ, все то, что было ей противопоставлено, представляло только зачатки того, что приготавлилось противъ нея, въ то время, когда былъ заключенъ миръ. Имѣя многочисленную и храбрую армію, сражавшуюся на своей національной почвѣ, Россія была подавлена массою боевыхъ матеріаловъ, приготовленныхъ на заводахъ и верфяхъ Франціи и Англіи и употребленныхъ въ дѣло съ удивительною быстротою, не смотря на огромныя разстоянія, отдѣлявшія театръ военныхъ дѣйствій отъ мѣстъ производства боевыхъ средствъ. Съ Россією случилось то же самое, что нынѣ происходитъ въ южныхъ штатахъ Сѣверной Америки; армія конфедератовъ не менѣе, а даже еще болѣе храбрая, нежели войска сѣвера, сражалась на своей землѣ и за свое имущество, *всюду отступаетъ*. Южные штаты теперь по опыту знаютъ, что можно быть богатымъ народомъ и не имѣть достаточной силы, когда въ аріергардѣ войска нѣтъ промышленности, способной вооружать, экипировать, одѣвать и кормить солдатъ.

Читатель, конечно, не ожидалъ, что авторъ, такъ логично разсуждавшій, когда шла рѣчь объ основаніяхъ морскаго могущества, закончить свои общія положенія парадоксальными ссылками на историческіе и современные факты. Странно было бы доказывать, что онъ слишкомъ поторопился пробить общій отбой войскамъ южныхъ штатовъ и уморить ихъ голодомъ; что не Россія хотѣла нарушить миръ европейской промышленности, а напротивъ, едва-ли не Франція, провозгласившая, что имперія есть миръ—всюду нарушаетъ его, постоянно грозитъ своему заламаншскому сосѣду--купцу и фабриканту *par excellence*, и развиваетъ свои морскія силы далеко внѣ естественныхъ, нормальныхъ средствъ страны, внѣ потребности самозащиты, внѣ того предѣла, о которомъ самъ же авторъ говоритъ выше, и лишь для того только, чтобъ наполнить міръ славою французскаго имени, что въ переводѣ на будничныи, прозаическій языкъ означаетъ войну, пожалуй и во имя какихъ-то идей. Безполезно было бы объяснять, что авторъ или не знаетъ или не хочетъ знать настоящихъ причинъ нашей неудачи въ минувшую войну и что, наконецъ, помимо этихъ причинъ, едвали была возможность не уступить въ борьбѣ чуть-ли не противъ всей Европы.

Послушаемъ далѣе.

«Если, къ несчастію (sic), нынѣ возгорится большая война, самою характеристическою чертою ея, безъ сомнѣнія, будетъ неисчерпаемое обиліе средствъ, доставляемыхъ промышленностью для воюющихъ, сила и внезапность ударовъ, наносимыхъ при помощи промышленности, въ самомъ началѣ войны. Мы уже испытали это: русскій дворянинъ (gentilhomme), служившій въ штабѣ князя Горчакова и принимавшій участіе въ защитѣ Севастополя, говорилъ намъ, что русскіе весьма часто узнавали о прибытіи въ Камышевую бухту судовъ съ такимъ грузомъ, который даже не требовался, между тѣмъ какъ транспорты, отправляемые изъ Тулы, постоянно запаздывали и приходили въ Крымъ въ самомъ плачевномъ состояніи: изъ сотни телѣгъ, истощившихъ всѣ мѣстные транспортировочныя средства, только десятки достигали Крыма; остальное: люди, скотъ и грузы гибли въ снѣгахъ или степяхъ и страна не имѣла средствъ вознаградить эти потери». Не довольствуясь примѣромъ Россіи, авторъ подробно объясняетъ, что то же, или почти то же случилось съ Австріей во время недавней войны въ Италіи и то же нынѣ происходитъ въ южныхъ штатахъ Сѣверной Америки.

И такъ—говоритъ Ксавье Раймонъ,—орудія національнаго могущества не создаются волшебствомъ. Ни воля абсолютныхъ властителей, ни ужасъ и клики къ самозащитѣ, распространяемые *комитетами общественнаго спасенія*, не могутъ сообщить этимъ орудіямъ той жизненности, которая пріобрѣтается ими во время мира, при правильномъ развитіи сношеній и счастливомъ положеніи страны, когда политическій и экономическій бытъ ея внушаетъ каждому гражданину увѣренность, что онъ можетъ свободно трудиться и проявлять свой геній. Время столько же необходимо для развитія промышленности, сколько и деньги». Все это столько же краснорѣчиво, сколько и извѣстно, замѣтимъ мы, и потому не будемъ болѣе подбирать цвѣтовъ французскаго острословія, весьма легко падающихъ съ пера г. Раймона, благодаря отличной разработкѣ французскаго языка представителями французской литературы. Придерживаясь спитезиса, т. е. постоянно переходя отъ общаго къ частному, отъ теоретическихъ выводовъ къ примѣрамъ и фактамъ, Ксавье Раймонъ снова ссылается на Россію въ подтвержденіе сейчасъ приведенныхъ положеній. Въ прошлое царствованіе, говоритъ онъ, русское правительство съ презрѣніемъ смотрѣло на промышленность и ея представителей: купцовъ, мѣщанъ, ремесленниковъ, называло ихъ парпмахерами и считало людьми зараженными либерализмомъ — упрекъ справедливый, ибо безъ свободы они не имѣли причины и средствъ къ своему существованію. Жестоко было разо-

чарованіе и горьки размышленія этого правительства, когда оно увидѣло, что эти парикмахеры приготовили въ своихъ жужжащихъ ульяхъ страшныя орудія войны и что противъ нихъ безсильны были всѣ средства, заготовленныя въ казенныхъ мастерскихъ и магазинахъ для завоеванія Востока».

Съ тѣми же риторическими фигурами и цвѣтами краснорѣчія (о яркости которыхъ нельзя составить надлежащаго понятія по нашему сокращенному переводу, такъ какъ мы избавляемъ себя отъ труда строго придерживаться подлинника и приискивать вполне соотвѣтствующія ему тропы и фигуры въ русскомъ языкѣ) г. Ксавье-Раймонъ указываетъ на Америку, съ цѣлю доказать, что кромѣ денегъ и промышленности необходимо имѣть морское населеніе, если желаемъ быть сильными на морѣ. Но замѣчательнѣе всего то, что и деньги, и промышленность, и морская торговля, и морское населеніе—все это есть только *средство* къ процвѣтанію военнаго флота; другими словами: необходимо довести Францію до цвѣтущаго состоянія, чтобъ имѣть флотъ, способный распространять славу французскаго имени, т. е. вести войну, подъ тѣмъ или другимъ предлогомъ, во всѣхъ концахъ міра,—совершенно обратно убѣжденію англичанъ, для которыхъ война, военный флотъ — есть средство къ защитѣ и распространенію англійской промышленности на рынкахъ стараго и новаго свѣта..

Закончивъ тираду объ Америкѣ заключеніемъ, что южане—народъ почти исключительно (*presque exclusivement*) земледѣльческій, а сѣверяне—промышленный, коммерческій и морской (что однакожъ, не помѣшало южанамъ угрожать столицѣ сѣверянъ—Вашингтону, вести продолжительную войну съ безпрестанно колеблющимися шансами то въ ту, то въ другую сторону, и имѣть своихъ броненосцевъ, выстроенныхъ съ неимовѣрною быстротою), авторъ продолжаетъ: напротивъ, никто еще не считалъ Россію въ числѣ морскихъ государствъ. Даже во времена мира, даже будучи страной, наиболѣе производящею сырые продукты, необходимыя въ кораблестроеніи, и имѣя огромный бюджетъ морскаго министерства, съ адмиралтействами, ни въ чемъ неуступавшими адмиралтействамъ другихъ державъ, Россія ни при Петрѣ Великомъ, ни при Екатеринѣ II, ни при Императорѣ Николаѣ, употребившемъ столько усилій къ созданію флота, не была морскою державою (*une puissance maritime*). Собственное національное самолюбіе русскихъ не могло убѣдить ихъ въ томъ, что Россія — морское государство. Весьма замѣчательно, что графъ Нессельродъ, говоря въ 1853—54 году о Франціи и Англіи, почти постоянно называетъ ихъ морскими государствами, ни разу не придавая этого эпитета Россіи, между тѣмъ

какъ она предъ восточной войной имѣла сорокъ два линійныхъ корабля, т. е. цѣлою дюжиной больше, чѣмъ Франція и Англія вмѣстѣ. И графъ Нессельродъ былъ правъ, вмѣстѣ съ Европой. Этотъ флотъ не могъ, при всѣхъ своихъ средствахъ, *при всяхъ заманчивыхъ и выподныхъ для него условіяхъ битвы*, рискнуть выйти въ море. Люди, служившіе въ этомъ флотѣ—*не были моряки*, ибо можно сказать, что *въ Россіи нѣтъ ни одного моряка*. Однакожъ, это былъ бравый народъ (безъ комплимента нельзя же), что онъ и доказалъ въ Севастополѣ, гдѣ былъ душою защиты этого города. То же случилось и съ флотомъ Наполеона I; гвардейскіе моряки соперничали съ сухопутными войсками въ сраженіяхъ на сушѣ. Франція имѣла тогда 80 линійныхъ кораблей, но она не была морскимъ государствомъ, потому что ея морское населеніе было разсѣяно, или истреблено войною.

Читатель уволить насъ отъ безполезнаго труда разяснять здѣсь, что справедливо и что нѣтъ въ этомъ новомъ указаніи на Россію. Въ самомъ дѣлѣ, странно было бы серьезно доказывать очевидную для всѣхъ истину, что совершенно напротивъ словамъ г. Ксавье-Раймона, *были моряки*, а не было кораблей, годныхъ для современной войны и т. д., и т. д. Вообще мы привели здѣсь, въ сжатомъ очеркѣ, нѣкоторыя мѣста изъ статьи Раймона, вовсе не съ тѣмъ, чтобы вступать съ нимъ въ полемику, а для того, чтобы провести параллель между различными мнѣніями, господствующими заграницею и въ самой Россіи относительно русскаго флота, и изъ сопоставленія этихъ мнѣній вывести по возможности безошибочный взглядъ на значеніе нашего берега, еще неполнѣ изученнаго съ политико-экономической точки зрѣнія, и на отношеніе нашего военнаго флота къ потребностямъ и средствамъ, вызываемымъ и доставляемымъ нашею морскою границею и нашею морскою и прибрежною промышленностью, не тою, какаѣ существуетъ въ настоящее время, а тою, которая можетъ и должна развиваться, свободно опираясь на свои естественныя средства.

Переходя отъ заграничныхъ сужденій о русскомъ флотѣ и русскомъ берегѣ къ мнѣніямъ, существующимъ въ нашемъ обществѣ относительно того же предмета, мы начнемъ съ *ультра-континентальнаго*, если можно такъ выразиться, высказаннаго г. Григоровичемъ въ Морскомъ же Сборникѣ, въ слѣдующей простой и краткой формѣ: «у русскаго племени вообще не можетъ быть искренняго сочувствія къ морю; не на чемъ ему основаться; гдѣ у насъ море?... *По краямъ только*. До краевъ этихъ тысяча верстъ во всѣ стороны... больно ужъ что-то далеко(*)» Откуда далеко—г. Григоровичемъ

(*) Морской Сборникъ 1859 г. № 5.

вичъ не объясняетъ, а къ древнимъ и нынѣшнимъ новгородцамъ оно было и есть близко, да и къ казакамъ донскимъ и заднѣпровскимъ также.

Другое мнѣніе, изъ-за котораго недавно Кронштадтскій Вѣстникъ сразился съ прежнимъ Инвалидомъ, заключается въ томъ, кажется, что берегъ—есть бремя для государства, что надо увелнчить армію и сократить флотъ до *pas plus ultra*, или, вѣрнѣе, до величины, которую трудно отличить отъ нуля.

Третье мнѣніе, высказаное въ журналѣ, временно прекратившемъ свое существованіе, можно формулировать такъ: не стоитъ хлопотать о развитіи самостоятельной русской морской торговли; былъ бы хлѣбъ въ количествѣ, достаточномъ для внутренняго потребленія и для продажи за границу, и за него намъ, безъ всякихъ трудовъ и расходовъ съ нашей стороны, привезутъ все прочее, для насъ нужное.

Нельзя не сознаться, что всѣ эти мнѣнія или, лучше сказать, различные отбѣнки одного и того же мнѣнія, имѣютъ значительное число сторонниковъ между людьми совершенно противоположныхъ убѣжденій относительно многихъ другихъ вопросовъ русской жизни. Намъ кажется, что всѣ эти господа смотрятъ на русскій берегъ издалека. Одни изъ нихъ ужъ очень плотно засѣли среди обширныхъ замосковскихъ полей русской ржи и пшеницы, такъ поэтически изображенныхъ перомъ Тургенева и Григоровича и кистью Айвазовскаго, и изъ-за этихъ полей невольно отворачиваются отъ русскаго берега; нелегкіе на подъемъ, нѣсколько безпечные и отчасти лѣнныя, что присуще славянамъ вообще, а зажиточному славянину-земледѣльцу въ особенности, они не принимаютъ въ расчетъ, что не во всей Россіи съ успѣхомъ прозябаетъ пшеница, что пшеницѣ этой нашлась заморская соперница, что вмѣсто пшеницы на русскихъ берегахъ можно найти кое-что другое, неменѣе можетъ быть цѣнное, что «брусника и богородицкая трава» съ успѣхомъ прозябаютъ только на берегахъ сѣвера, богатыхъ другими дарами справедливой природы. Писатели же, усердно занимающіеся разработкою *теоріи будущаго*, мало обращающіе вниманіе на насущныя потребности Россіи, и недовольные условіями труда и мѣны по правиламъ «устарѣвшей» политико-экономической науки, конечно не могутъ сочувствовать развитію русской торговли до тѣхъ поръ, пока не измѣнятся эти условія такимъ образомъ, чтобы, согласно помянутой теоріи, торговый барышъ разливался въ массѣ населенія, а не скоплялся въ нѣсколькихъ рукахъ.

Мы не беремъ на себя опровергать или доказывать возможность осуществленія подобной теоріи, а хотѣли только объяснить самимъ себѣ причины, почему лица, ратующія преимущественно за матеріальное благосостояніе народа, подшучиваютъ надъ усиліями нѣкоторыхъ патріотовъ создать самостоятельную морскую торговлю въ

Россіи. Славянофилы (мы употребляемъ это избитое слово единственно за недостаткомъ другаго для характеристики мнѣнія, господствующаго въ извѣстномъ кругу нашего образованнаго общества) не сочувствующіе петровской реформѣ и пристрастные къ древней Москвіи, не находятъ въ пылѣ архивовъ достаточныхъ указаній въ пользу русскаго мореплаванія (*); но при всемъ своемъ нерасположеніи къ нѣмцамъ, они, однакожъ, не могутъ обвинить ни одного нѣмца-френолога въ открытіи на черепѣ славянна, шишки водобоязни, хотя одинъ нѣмецъ-френологъ и старался доказать сходство черепа славянина съ черепомъ негра. А вотъ славяне, живущіе въ нѣмечинѣ, напротивъ—доказали на дѣлѣ, что они—отличные моряки. Съ исторіею въ рукахъ, скажемъ мы словами Ксавье-Раймона, можно показать усилія новгородцевъ и псковитянъ пробиться къ морю, и что ни одинъ народъ, необладавшій берегомъ, не достигалъ политической *стойчивости*. Напротивъ, почувавъ свою мощь и стойкость, всѣ историческіе народы пробивались къ морю. Да и въ настоящее время нѣтъ въ Европѣ ни одного, вполне самостоятельнаго и независимаго государства, которое не владѣло бы морскимъ берегомъ, и не старалось бы извлечь изъ этого владѣнія наибольшую для себя пользу. Каковы бы ни были недостатки реформы Петра, во всякомъ случаѣ за нимъ и его преемниками остается великая заслуга завоеванія морскихъ прибрежій, частію принадлежавшихъ русскому народу задолго до петровской эпохи (см. напр. писцовыя книги Ижорской земли).

Въ числѣ немногихъ, сравнительно, поборниковъ развитія русскаго мореплаванія, одни почти безусловно желаютъ примѣнить и примѣняютъ къ нашему берегу и нашимъ морямъ заграничныя порядки и изобрѣтенія, устрояютъ громадныя коммерческія предпріятія à la France ou à l'Angleterre (*), неимѣющія прочной опоры на своемъ берегу, а другіе, видя, какъ еще въ недавнее время былъ подавленъ у насъ морской элементъ на берегахъ и желая его восстановления на рациональныхъ началахъ, ожидаютъ отъ него невѣсть какихъ благъ для Россіи. Какъ тургеневскіе и айвазовскіе пшеницолюбцы застряли въ хлѣбобродной части Россіи, такъ и любители иностранныхъ порядковъ слишкомъ засмотрѣлись въ Европу чрезъ окно, прорубленное Петромъ Великимъ. Изъ этого окна валяютъ лучи свѣта и глаза западниковъ, обратившись въ свой мало-освѣщенный уголъ, привыкшіе къ свѣту, не могутъ рассмотреть, съ достаточною

(*) Впрочемъ, Вѣстникъ Промышленности постоянно былъ за самостоятельную морскую торговлю въ Россіи, но, къ сожалѣнію, голосъ его не былъ довольно силенъ, а наконецъ совсѣмъ замолкъ.

(*) Какъ напр. Общества Кавказъ и Закаспійской торговли, о которыхъ, кстати, говорится ниже, въ статьѣ Каспій, его промышленность и торговля.

ясностію, особенностей нашего берега. Здѣсь не мѣсто разбирать на сколько правды или неправды въ славянофильскомъ ученіи или въ мнѣніи тѣхъ писателей, которые, испугавшись европейскаго пролетаріата, видятъ въ Европѣ зачатки гніенія, а въ Россіи—обѣтованную землю новыхъ пзралѣтѣнъ, спасающихся отъ «пошлости буржуазнаго направленія, охватившаго современную намъ Европу». Но, не разъ имѣя случай сравнивать посѣжденные нами континентальные и прибрежные уголки Россіи, съ такими же уголками западной Европы, мы съ каждымъ разомъ убѣждались болѣе и болѣе въ томъ, что наше географическое положеніе, нашъ эгономическій бытъ—имѣетъ свои особенности, неподходящія подъ западно-европейскую мѣрку. Въ Европѣ тѣсно—до давки; у насъ такъ просторно, что чуть-ли не пустынно; огромныя пространства плодородной земли почему-то лежатъ безъ воздѣланія, тогда какъ въ другихъ мѣстахъ земли мало, а праздныхъ рукъ много; въ Европѣ, по тѣснотѣ населенія и развитію агрономической науки—поля лучше нашихъ огородовъ, но за то едва-ли не меньше ихъ; у насъ цѣлыя губерніи, почти сплошь покрытыя лѣсомъ, а другія—почти вовсе безлѣсныя; въ Европѣ вездѣ лѣсъ—по межамъ и окраинамъ дорогъ, посѣянный или посаженный, и потому оберегаемый съ такою заботливостію, что каждый прутъ на счету и, срубая дерево, заботятся, чтобы корень его пустилъ новые отростки. Въ Европѣ бросается въ глаза если не просвѣщеніе народной массы, то по крайней мѣрѣ ея общежительность, сообщительность, мѣщанское благообразіе, внѣшняя полнорвка; у насъ же — первобытная непосредственность, приводящая въ ужасъ западниковъ и въ восторгъ славянофиловъ. У насъ города похожи на деревни, купцы и мѣщане—на крестьянъ, словомъ—крупное выдѣленіе сельскаго типа; въ Европѣ—совершенное отсутствіе сель, сельскаго населенія; европейское село—ни что иное, какъ продолженіе города, городского предмѣстья, населеннаго горожанами, мѣщанствомъ, которое, между прочимъ дѣломъ, занимается хлѣбопашествомъ въ миниатюрѣ, по всѣмъ правиламъ науки, готовое, однакожь, при первомъ удобномъ случаѣ, бросить невыгодное для себя занятіе хлѣбопашествомъ и завести мелочную лавочку. Въ Европѣ нѣтъ ничего неизслѣдованнаго, непонятнаго, неопредѣленнаго; она формулировалась, высказалась, вылилась въ ясную, опредѣленную форму; хороша эта форма или нѣтъ—это другой вопросъ, разбирать его не наше дѣло. Россія пока загадка для насъ самихъ, возбуждающая безконечные споры между нами же. Удивительно ли послѣ того, что иностранцы, а въ томъ числѣ и Ксавье-Раймонъ, судятъ о нашемъ отечествѣ, о нашемъ берегѣ и флотѣ вѣривъ и вкось, когда мы сами до безконечности расходимся

во мнѣніяхъ о томъ и другомъ. Какъ бы то ни было, ясно только, что вслѣдствіе ли условій географическихъ и политико-экономическихъ, вслѣдствіе ли своей тысячелѣтней молодости, вслѣдствіе ли особенностей славянской натуры (какъ утверждаютъ славянофилы), Россія не всегда съ пользою для себя проглатываетъ даваемые ей приемы современнаго европеизма. Все то, что относится въ этомъ отношеніи къ Россіи вообще, справедливо и въ отношеніи нашего берега, неимѣющаго сходства съ чужимъ берегомъ, будь онъ французскій, нѣмецкій, англійскій, итальянскій, такъ какъ всѣ они, болѣе или менѣе, носятъ одну и ту же фізіономію, въ какомъ угодно смыслѣ. Нѣкоторые отличительные оттѣнки между ними вовсе не такъ значительны, чтобы въ настоящемъ случаѣ слѣдовало принять ихъ во вниманіе. Но во всякомъ случаѣ слабость наша была не въ томъ, что мы имѣемъ моря, а въ томъ, что еще недостаточно и не во всѣхъ отношеніяхъ изучены эти моря и побережья ихъ, что примѣняли къ нимъ чужой кафтанъ; въ томъ, что въ додгій періодъ времени почти исключительно заботились о развитіи военно-морскаго элемента, недостаточно обращая вниманія на его неизбежную связь и зависимость съ морскою и прибрежною промышленностью, съ политико-экономическимъ бытомъ всей страны; не возбуждали, а задерживали проявленія мѣстнаго участія, мѣстной инициативы усиленною централизациею, бюрократическимъ или военно-сухопутнымъ взглядомъ мѣстныхъ властей на морское дѣло, монополіями, невозможностью кредитоваться подъ залогъ судовъ и грузовъ, излишними таможенными и карантинными формальностями, отсутствіемъ общеобразовательныхъ и специальныхъ школъ и т. д. и т. д. (*) Многихъ изъ этихъ задерживковъ, благодаря настоящему, просвѣщенному правительству, уже не существуетъ; другіе мало-по-малу устраняются или по крайней мѣрѣ замѣтно стремленіе къ ихъ уничтоженію при первой возможности. Въ этомъ отношеніи заслуживаютъ особеннаго вниманія слѣдующія слова вышепомѣщенной въ этой книжкѣ М. Сб. статьи: Краткій Очеркъ главныхъ распоряженій по морскому вѣдомству за послѣднія семь лѣтъ: *«разсредоточіе управленія, самостоятельность мѣстныхъ властей и даже «поощреніе ихъ къ пользованію непривычными имъ правами»; «освобожденіе заводовъ и адмиралтействъ отъ зависимости иностранныхъ техниковъ, которыми мастерскія наши переполнены въ настоящее время, и поощреніе постоянными заказами отечественныхъ заводовъ къ раз-*

(*) Читатели, внимательно слѣдившіе за статьями М. Сб., помнятъ, что обо всемъ этомъ неоднократно и подробно говорилось въ немъ въ разное время и людьми, близко знакомыми съ дѣломъ.

витію своей дѣятельности; изученіе средствъ «къ развитію торго-
ваго флота» и т. д. Правда, что еще намъ остается длинный пе-
реходъ отъ расчищенія почвы къ ея воздѣлыванію, и что многое въ
этомъ дѣлѣ зависитъ не отъ морскаго вѣдомства. Но въ содѣйствіи
другихъ вѣдомствъ невозможно сомнѣваться и остается желать только,
чтобъ мѣстныя власти, пользуясь своею самостоятельностью, слерживая
«свои порывы къ худо-понятой самостоятельности», не стѣсняли прояв-
леніе мѣстныхъ особенностей, мѣстнаго участія и мѣстной инициативы въ
дѣлахъ общественныхъ, ибо только при этихъ условіяхъ возможно изу-
ченіе почвы полезной дѣятельности и заложеніе на ней прочной основы
морскаго могущества страны. Тогда и континенталисты наши не
будутъ съ пренебреженіемъ смотрѣть на естественныя богатства
русскаго берега, и его защитники не будутъ преувеличивать ихъ,
подъ вліяніемъ свѣта, бьющаго изъ окна, обращеннаго на западъ, и
строить на русскихъ берегахъ воздушныя замки, потрясающіе, при
падѣніи своемъ, и карманы акціонеровъ, и кредитъ нашихъ морей.
Тогда окончательно исчезнетъ и убѣжденіе, что морское военное
могущество можетъ быть прочно и независимо, не пустивъ корней
въ политико-экономическій бытъ поморья и побережья.

Въ заключеніе мы должны откровенно сознаться, что не сказали
ничего новаго, ничего такого, что не было бы извѣстно нашимъ чи-
тателямъ изъ разныхъ статей, напечатанныхъ въ М. Сборникѣ, въ
другихъ журналахъ нашихъ и отдѣльныхъ брошюрахъ. Главная цѣль
настоящей замѣтки—по возможности обобщить эти отдѣльныя, инди-
видуальныя, отрывочныя взгляды и сужденія, подвести ихъ подъ
общій знаменатель и обратить вниманіе читателей на нѣкоторые изъ
постоянныхъ корреспонденцій, помѣщаемыхъ въ М. Сборникѣ, и на
рядъ статей, напечатанныхъ и печатаемыхъ въ этомъ же журналѣ—
объ Аральскомъ морѣ, о Каспій, о Восточномъ берегѣ Чернаго
моря,—статей, написанныхъ людьми, долго и основательно изучав-
шими описываемыя ими предметы. Признавая особенную пользу
подобныхъ монографій и мѣстныхъ изслѣдованій въ настоящее время,
мы надѣемся, что и другія лица, близко знакомыя съ нашими при-
брежьями и морями,—подобно гг. Вольдемару, Мейеру, Шаврову,
и Петриченко, а также нѣкоторымъ изъ нашихъ постоянныхъ кор-
респондентовъ, постараются содѣйствовать своими посильными тру-
дами разрѣшенію, офиціальнымъ путемъ, весьма важной задачи о
развитіи нашего торговаго флота, нашей морской промышленности
и проч. и проч.

В. Мельницкій.

28 августа.

ВОСТОЧНЫЙ БЕРЕГЪ ЧЕРНАГО МОРЯ

СОДЕРЖАНІЕ.

Значеніе, которое придавалось Черному морю и которое должно придаваться въ наше время. — Положеніе торговли колоніальными товарами на Черномъ морѣ. — Невозможность выдти изъ настоящихъ невыгодныхъ условий вслѣдствіе отсутствія коммерческаго флота и вслѣдствіе самаго географическаго положенія Россіи. — Прорытіе Суэзскаго канала передаетъ на сторону Россіи выгоды географическаго положенія и дѣлаетъ изъ портовъ сѣвернаго берега Чернаго моря главные склады торговли колоніальными товарами. — Необходимость развитія коммерческаго флота. — Судостроеніе не можетъ развиваться на сѣверномъ берегу Чернаго моря, но составляетъ естественный промыселъ на восточномъ его берегу. — Попытка завести здѣсь судостроеніе, начиная съ 1813 года. — По различію произведеній восточный берегъ дополняетъ сѣверный и обратно, и потому между ними долженъ бы происходить значительный обмѣнъ, котораго нѣтъ. — Отчего нѣтъ у насъ на Черномъ морѣ коммерческихъ судовъ дальняго плаванія? Вліяніе военнаго флота на развитіе коммерческаго. Причины, почему у насъ нѣтъ каботажнаго судоходства. — Мѣры, принятыя для уничтоженія этихъ причинъ. — Причины безполезности этихъ мѣръ. — Положеніе крейсерства послѣ англо-французской войны. Невозможность его успѣха и вредъ, отъ того происходящій. — Береговая черноморская линія. — Постепенность фактическаго занятія берега и снятія черноморской береговой линіи. — Цѣль учрежденія ея и почему цѣль не могла быть достигнута. — Предположенія генерала Раевского. — Попытки заведенія торговли съ горами и неуспѣхъ ихъ — Таможенная линія отъ укр. Гагры до укр. Св. Николая. — Неудовлетворительность этой мѣры какъ до англо-французской войны, такъ и въ наше время. — Общій обзоръ неуспѣха принятыхъ мѣръ, и необходимость измѣнить ихъ основанія.

Положеніе торговли на восточномъ берегу. — Возможность и необходимость открытія восточнаго берега для свободной торговли. — Мѣстныя условія, доказывающія эту необходимость. — Какъ уничтожить контрабандную торговлю. — Правила для турецкихъ каботажныхъ судовъ. — Учрежденіе таможеннаго надзора за прекращеніемъ движенія неоплаченныхъ пошлиною товаровъ почти не потребуетъ издержекъ отъ правительства. — Послѣдствія предлагаемыхъ мѣръ: уничтоженіе контрабанды и торговаго значенія Трапезонда. — Открытіе восточнаго берега свободной торговлѣ не уменьшитъ таможенныхъ доходовъ Закавказья, но создастъ для казны новые источники значительныхъ доходовъ. — Цѣль, съ которою разбиралась необходимость открытія восточнаго берега свободной торговлѣ. — Необходимость замѣненія азовскихъ постовъ казачьими станицами.

ВОСТОЧНЫЙ БЕРЕГЪ ЧЕРНАГО МОРЯ

И ЕГО ЗНАЧЕНІЕ ДЛЯ РАЗВИТІЯ РУССКАГО МОРЕПЛАВАНІЯ.

.. l'indépendance de la Circassie, non comme source fructueuse de commerce, mais comme barrière aux mouvements de la Russie, est d'une importance vital pour la Grande-Bretagne. — (Preface, pag. LXXV).

....Je ne puis que m'étonner que ces hommes d'Etat et ces guerriers qui ont déploré si hautement, comme fatale à Constantinople, la faute, que l'on a commise, en laissant la Russie acquérir Sevastopole et s'y fortifier, n'aient pas aperçu le meilleur moyen qui restait pour reparer cette faute, à savoir: de tirer de ses serres la baie de Sügüldjak et celle de Ghélendjik et d'y former une contre-station... (pag. 89.)

.....Un temps doit venir où la perte d'une position avancée telle que celle-ci, sera amèrement et inutilement regrettée en Angleterre. (pag. 92).

(Journal d'une résidence en Circassie pendant les années 1837, 1838 et 1839, par J. S. Bell (*), armateur de Vixen, traduit de l'Anglais par L. Vivien. Paris. 1841. Tom. II).

Много случалось мнѣ слышать толковъ о назначеніи Россіи цивилизовать, своими домашними средствами, весь потонувшій во-мракѣ и невѣжествѣ Востокъ. Пусть таково назначеніе Россіи, но неужели же этому отдаленному будущему она обязана жертвовать все́ми настоящими выгодами, отъ которыхъ зависить

(*) Г. Бель снаряждя въ 1836 году шкуну *Виксенъ*, и съ одобренія англійскаго правительства прибылъ на восточный берегъ Чернаго моря съ цѣлю открыть торговлыя сношенія съ горцами. Но шкуна была конфискована нашими крейсерами, а англійское правительство отказалось отъ участія въ этомъ дѣлѣ, почему судно Беля признано законнымъ призомъ. Потерявъ часть своего имущества, г. Бель поселился на 3 года между горцами съ цѣлю вооружить ихъ противъ Россіи и тѣмъ отомстить за свои потери. Въ дневникѣ своемъ онъ описываетъ какъ указывалъ атаковать наши укрѣпленія на берегу моря, которые хотя и взяты уже послѣ него въ 1840 году, но по его наставленіямъ.

ея благоденствие? Неужели же Россія всегда должна жить для другихъ, забывая даже о важности и необходимости развитія своихъ собственныхъ, внутреннихъ силъ?

Отдавая полное уваженіе безкорыстнымъ стремленіямъ идеалистовъ улучшить отдаленное будущее, и жертвовать нашимъ настоящимъ для цивилизаціи грядущихъ поколѣній, я однако считаю вполне справедливымъ убѣжденіе нашихъ недавнихъ враговъ и вѣчныхъ соперниковъ, англичанъ, которые думаютъ, что «благодѣянія должны начинаться съ собственнаго дома». Поэтому, оставляя въ сторонѣ все, что относится до великаго призванія Россіи въ будущемъ, постараюсь разъяснить вопросъ: важно ли Черное море въ настоящемъ, и для насъ, современныхъ обитателей Россіи, а если важно, то почему же въ наше время многіе отворачиваются отъ него къ Восточному Океану?

Въ политической экономіи, говоря о какомъ нибудь предметѣ, различаютъ два его свойства: цѣнность и цѣну. Цѣнность каждаго предмета опредѣляется его полезностью, т. е. способностью удовлетворять нашимъ нуждамъ, и признается всѣми одинаково. Цѣна же предмета, кромѣ его полезности, опредѣляется многими условными понятіями, которыя измѣняются вслѣдствіе взгляда и положенія людей. Есть безцѣнные драгоценности, которыя охотники готовы оцѣнить своею жизнью и всѣмъ состояніемъ, и которыя для большинства не имѣютъ никакой цѣны. Къ чему годится проржавѣвшая монета исчезнушаго народа, для чловека, которому нужно идти на рынокъ для покупки хлѣба? Но для антикварія это, можетъ быть, колоссальная драгоценность, которая проливаетъ свѣтъ на цѣлый темный періодъ исторіи.....

Примѣнимъ эти политико-экономическія понятія къ Черному морю.

Пока Черное море было закрыто трактатами для всѣхъ европейскихъ флотовъ, кромѣ турецкаго, нашъ военный флотъ представлялъ несокрушимую силу, и тогда, естественно, Черное море, открытое для навигаціи круглый годъ, имѣло въ глазахъ большинства огромныя преимущества предъ Балтійскимъ, открытымъ для навигаціи только полгода. Въ то время мы смотрѣли на Черное море какъ на самую благоприятную арену, для развитія нашего военнаго флота, и насъ много утѣшала мечта, что это море будетъ современемъ, какъ и Азовское, вполне рус-

скимъ озеромъ. Тогда, конечно, и цѣна, которую мы придавали Черному морю, была слишкомъ высока и стояла выше его дѣйствительной цѣнности. Но когда вслѣдъ за синопскою битвою, побѣдоносный нашъ флотъ долженъ былъ скрыться въ Севастополь, во избѣжаніе истребленія превосходными флотами союзниковъ, и только былъ зрителемъ знаменитаго бомбардированія Одессы и неистовствъ, сдѣланныхъ въ Керчи; когда, наконецъ, печальная необходимость заставила затопить весь нашъ флотъ, которымъ мы такъ много и справедливо гордились, тогда, конечно, страшное разочарованіе воспослѣдовало послѣ нашего пылаго увлеченія, и Черное море совершенно потеряло цѣну, которая упала ниже дѣйствительной его цѣнности. Приобрѣтеніе Восточнаго океана и возможность развивать здѣсь военный флотъ безъ всякаго контроля и ограниченія, еще болѣе уменьшило цѣну на Черное море и привело многихъ къ убѣжденію въ бесполезности флота на Черномъ морѣ.

Но такая оцѣнка пользы Чернаго моря для Россіи, принимая въ расчетъ только одно удобство заведенія и развитія военнаго флота, невѣрна по своей односторонности и ошибочна съ военной точки зрѣнія.

Конечно, послѣ англо-французской войны, если бы даже и не было парижскаго трактата, представляется самъ собою вопросъ: какая будущность ожидаетъ нашъ черноморскій флотъ? Выйти изъ Чернаго моря онъ не можетъ, исключая того случая, когда мы будемъ имѣть турокъ союзниками, что болѣе чѣмъ невѣроятно, и слѣдовательно, въ случаѣ войны съ какою нибудь изъ первостепенныхъ европейскихъ державъ, онъ не можетъ даже сдѣлать никакой диверсіи. Его участь—ожидать у себя дома непріятеля, который, какъ вѣроятный союзникъ Турціи, пройдетъ чрезъ Дарданеллы и нападетъ на нашъ флотъ съ превосходными силами. Завести же на Черномъ морѣ такой флотъ, чтобы первостепенныя европейскія державы или одна изъ нихъ въ союзъ съ Турціей, не могли имѣть перевѣса въ превосходствѣ, положительно невозможно. Но развѣ изъ этого можно выводить заключеніе о бесполезности военнаго флота на Черномъ морѣ? Отказываться отъ него только потому, что мы не можемъ выставить на Черномъ морѣ флота, равносильнаго соединеннымъ эскадрамъ первостепенныхъ державъ, также нераціонально, какъ заключать о бесполезности сухопутной арміи на томъ основаніи,

что Россія, по своимъ средствамъ, не можетъ содержать столько войска, сколько имѣютъ его всѣ европейскія державы вмѣстѣ. Зададимъ себѣ только простой вопросъ: что будетъ, если мы не будемъ имѣть военного флота на Черномъ морѣ? Тогда, конечно, одинъ турецкій фрегатъ, безъ всякаго содѣйствія европейскихъ державъ, въ состояніи будетъ уничтожить все наше торговое мореплаваніе и сжечь всѣ наши морскія поселенія и торговые города.

Вѣрный выводъ лежитъ, конечно, въ серединѣ между мнѣніемъ о колоссальномъ флотѣ, побивающемъ всѣ европейскіе флоты вмѣстѣ, и мнѣніемъ о совершенной бесполезности военного флота, и чтобы ни говорилось и ни писалось, военный флотъ у насъ долженъ быть на Черномъ морѣ, для прикрытія нашей морской границы и торговаго мореплаванія, а числительность его опредѣляется съ одной стороны силою турецкаго военного флота, а съ другой протяженіемъ морской границы и развитіемъ торговаго мореплаванія. Слѣдовательно, разсматривая Черное море даже съ военной точки зрѣнія, цѣна ему уменьшается многими искусственно: море это требуетъ развитія военного флота, въ извѣстныхъ предѣлахъ, независимо отъ тѣхъ размѣровъ, какихъ достигнетъ нашъ военный флотъ на Восточномъ океанѣ.

Но зачѣмъ же смотрѣть на Черное море непременно съ одной военной точки зрѣнія?

Было время; когда все вниманіе Россіи направлено было на развитіе внѣшняго величія; сто лѣтъ непрерывныхъ внѣшнихъ войнъ покрыли безсмертною славою русское оружіе. Много было возстановлено престоловъ русскою кровью, много народовъ освобождено изъ подъ ига — но этотъ блестящій фейерверкъ имѣлъ послѣдствія всѣхъ фейерверковъ: иностранные гости очень утѣшались имъ, но для хозяина праздника, кромѣ воспоминанія о блескѣ торжества и удовольствіи гостей, осталась невозвратимая потеря издержаннаго на фейерверкъ капитала.

Теперь Россія вступила на новый путь — путь внутренняго развитія, и рядъ полезныхъ реформъ указалъ ей истинную цѣль: жизни самой для себя, для умноженія домашняго благосостоянія. И что бы ни говорили о внѣшнемъ вліяніи Россіи, каждый чувствуетъ, какое значеніе можетъ имѣть народъ въ 70 м., преданный своему правительству, богатый и нравственно и материально, обладающій промышленностью, желѣзными дорогами,

телеграфами, капиталами и, какъ необходимое слѣдствіе этого, полный разумной готовности употребить все это на благо и пользу отечества!

Если Россія вышла теперь на истинный путь, то всё ея стремленія должны быть направлены къ тому, чтобы идти по нему быстрѣе впередъ, оставляя въ сторонѣ всё историческія воспоминанія, всё увлеченія минувшаго. Сообразно этому, взглядъ на сопредѣльные намъ моря долженъ быть по преимуществу коммерческій, а не военный.

При такомъ взглядѣ цѣна на Черное море возвышается въ наше время и достигаетъ такой величины, которой море это никогда не имѣло, и имѣть не могло.

Постараюсь по возможности доказать это.

Всѣ колоніальные товары, потребляемые въ Россіи, годовой привозъ которыхъ простирается на сумму около 40 м. рублей, привозятся, какъ извѣстно всѣмъ и каждому, исключительно на иностранныхъ судахъ, между которыми большая доля выпадаетъ англійскимъ судамъ. Такъ какъ у насъ въ Россіи нѣтъ торговыхъ домовъ, которые вели бы дѣла прямо съ Индіей или Америкой, то всѣ колоніальные товары доставляются къ намъ не съ мѣста ихъ производства, но заходятъ прежде въ Ливерпуль, Лондонъ, Гамбургъ и т. д., гдѣ ихъ сгружаютъ въ магазины, откуда товары эти нагружаются на другія суда, идущія уже въ Россію, т. е. собственно въ С.-Петербургъ и Одессу. При такомъ порядкѣ торговли, покупая колоніальные товары, мы выплачиваемъ при покупкѣ ихъ:

1) Цѣнность фрахта, которая поступаетъ на поощреніе судохозяевъ, т. е. на развитіе торговаго мореплаванія иностранцевъ.

2) Таможенные пошлины, при первомъ ввозѣ въ Ливерпуль, Гамбургъ и проч., которыя поступаютъ прямо въ англійское или другое государственное казначейство.

3) Пошлины, выплачиваемыя судами за право входа и разгрузки въ портъ, которыя поступаютъ на устройство и содержаніе иностранныхъ портовыхъ городовъ.

4) Плату за сохраненіе товаровъ въ магазинахъ и перегрузку, которая поступаетъ въ руки частныхъ лицъ и компаній, выстроившихъ магазины, и доставившихъ средства къ перегрузкѣ.

Такимъ образомъ, покупая колоніальные товары, привозимые къ намъ на иностранныхъ судахъ, мы ежегодно выплачиваемъ безвозвратно нѣсколько милліоновъ въ пользу предприимчивыхъ иностранцевъ и ихъ правительствъ, опередившихъ насъ въ развитіи торговаго мореплаванія.

Такое положеніе совершенно естественно: его переходили и переходятъ всѣ народы, выходившіе на историческое поприще послѣ другихъ; но еще естественнѣе и законнѣе стремленіе каждаго народа выдти изъ такой зависимости. Зачѣмъ же въ самомъ дѣлѣ намъ, русскимъ, напримѣръ, безмолвно покоряться печальной необходимости косвеннымъ образомъ содѣйствовать развитію богатства другихъ народовъ, да притомъ еще такихъ, которые меньше всего желаютъ добра Россіи, или вѣрнѣе, пользуются каждымъ случаемъ, чтобы сдѣлать ей возможное зло?

Но какъ выдти изъ такого положенія?

Разумѣется, завести свои корабли и привозить на нихъ колоніальные товары прямо въ русскіе порты, которые, конечно, легко могутъ создаться и устроиться, если на это можно будетъ издерживать ежегодно нѣсколько милліоновъ, выплачиваемыхъ теперь иностранцамъ. Но вотъ въ чемъ главное несчастье: мы не можемъ завести своихъ кораблей!

Завести русскіе корабли, какъ завести русскія фабрики и пр.... можно только тогда, когда это представляетъ выгодное предпріятіе, когда капиталъ,—затраченный на суда,—въ видѣ платы, полученной за перевозку грузовъ, возвратится съ лихвою и процентами къ тому, кто вооружить судно и будетъ на немъ плавать. Но въ настоящее время это невозможно: наши корабли будутъ стоить дороже иностранныхъ и постройкой и содержаніемъ, и потому иностранныя суда могутъ фрахтоваться несравненно дешевле русскихъ и чрезъ это оставлять безъ дѣла наши или сдѣлаютъ плаваніе послѣднихъ крайне невыгоднымъ предпріятіемъ. Слѣдовательно, никакого соперничества между русскими и иностранными судами быть не можетъ.

Дѣйствительно, возьмемъ англійскаго и русскаго капиталиста, которые оба хотятъ приобрѣсти суда и отправить ихъ въ дальнее плаваніе. У англичанина все подъ руками: извѣстные добросовѣстностью и искусствомъ корабельные инженеры и судо-

строители только и ждутъ, только и ищутъ заказовъ. Стоить только изъявить желаніе и постройка судна закипѣла, потому что всѣ предварительные хлопоты уже устранены: есть готовыя верфи, запасы корабельнаго лѣса, мастера, машины и проч. При такихъ условіяхъ немудрено окончить постройку и вооруженіе судна въ желаемый срокъ. Затѣмъ понадобятся матросы, шкиперъ, механикъ. Десятки и сотни людей ожидаютъ приглашенія поступить на службу и капиталисту остается одна забота: выбрать изъ нихъ тѣхъ, кто болѣе ему нравится. При такомъ положеніи. запроса и предложенія, немудрено имѣть хорошее судно, съ умѣлымъ экипажемъ и съ небольшими, сравнительно, расходами.

Положеніе капиталиста, который захотѣлъ бы пріобрѣсть на Черномъ морѣ судно для дальняго плаванія, вовсе не таково. Прежде всего, гдѣ наши верфи, на которыхъ можно бы заказать постройку судна? Была у насъ верфь въ Воронежѣ, но она потомъ перенесена сперва въ Ростовъ, потомъ въ Херсонъ и потомъ въ Николаевъ. И эта единственная верфь занята постройкою судовъ для военнаго флота и не принимаетъ частныхъ заказовъ. Гдѣ же наши частныя верфи и что же, послѣ истребленія нашего военнаго и коммерческаго флота, построено на нихъ? Отвѣтомъ на это могутъ служить наши коммерческія суда, нынѣ плавающія по Черному морю, которыя своею неуклюжестью и безобразіемъ въ состояніи навести уныніе даже на человѣка, вовсе незнакомаго съ корабельной архитектурой. Прошло еще не болѣе года какъ наше Русское Общество пароходства и торговли перестало посылать свои суда для починки въ Лондонъ и Марсель, а открыло для этого мастерскія въ Севастополѣ. При отсутствіи верфей русскому капиталисту нѣтъ возможности построить на Черномъ морѣ судно дальняго плаванія, а приходится или купить одно изъ тѣхъ судовъ, которыя за негодностью или для спекуляціи продаются въ нашихъ портахъ иностранцами, или ѣхать для заказа судна въ Англію, Швецію и проч. Ѣхать туда надо или самому или обратиться къ коммисіонеру, переводить деньги чрезъ банкировъ и т. под. и во всякомъ случаѣ потерять очень много денегъ прежде, чѣмъ пріобрѣтешь такое судно какъ желашь, и потому, мнѣ кажется,

не будетъ преувеличенія въ предположеніи, что судно, заведенное русскимъ, будетъ стоить въ $1\frac{1}{2}$ раза дороже такого же самаго судна, заведеннаго англичаниномъ. Но это еще не все: купивши судно въ Англіи, нужно привести его въ Черное море, и для того нанимать инженеровъ и матросовъ за огромную плату и затѣмъ замѣнить этихъ иностранныхъ гостей русскими шкиперами и матросами.... Но гдѣ же взять матросовъ, которые могли бы служить на судахъ дальняго плаванія, когда у насъ даже всѣ лодочники на сѣверномъ и восточномъ берегахъ Чернаго моря, большею частію греки или турки? Были, правда, у насъ матросы, которые могли съ честію плавать даже на военныхъ корабляхъ, но большая ихъ часть похоронена на севастопольскомъ кладбищѣ; затѣмъ русскіе матросы дальняго плаванія принадлежать будущему! Положимъ, при достаточномъ запасѣ терпѣнія, которымъ одаренъ русскій народъ, этого будущаго дождаться возможно, но, если предоставить времени выработать для Россіи коммерческое мореплаваніе, то много пройдетъ поколѣній, прежде чѣмъ совершится желанное явленіе. А между тѣмъ безъ мореплаванія не будетъ внѣшней торговли, не будетъ богатства и благоденствія! Поэтому въ наше время, и для насъ, необходима вся энергія, которую можетъ вдохнуть истинный патріотизмъ, чтобы быстро подвинуть развитіе нашего коммерческаго мореплаванія, чтобы посредствомъ его подвинуться къ тому благоденствію, котораго достигли народы, уже развившіе у себя коммерческое мореплаваніе.

Всѣ пожертвованія, которыя придется сдѣлать для достиженія этой цѣли, никогда не были такъ законны, справедливы, естественны и притомъ такъ очевидно для каждаго необходимы, какъ въ наше время, когда скорое прорытіе Суэзскаго канала не подлежитъ уже никакому сомнѣнію. Это событіе, совершающееся внѣ Россіи, и почти безъ ея участія, должно, какъ извѣстно, произвести совершенный переворотъ въ торговлѣ нашей съ Индією и Азією.

Теперь мы должны платить за всѣ колоніальныя товары дороже другихъ, не только вслѣдствіе невозможности соперничать съ иностранцами въ дальнемъ плаваніи, и потому, въ уплатѣ въ ихъ пользу различныхъ премій, но и потому что Одесса и

Петербургъ и вообще порты Балтійскаго моря, откуда Россія снабжается колоніальными товарами, лежать отъ мѣстъ производства послѣднихъ далѣе чѣмъ Гавръ, Лондонъ, Ливерпуль, Амстердамъ, Гамбургъ и проч. Припомнимъ при этомъ разстоянія. (*):

Отъ острова Цейлона до г. Одессы 15 960 миль.

» Петербурга 15 660 »

» Лондона 14 540 »

» Гамбурга 14 650 »

» Гавра 14 150 »

Стало быть, сколько бы ни хлопотали о перевозкѣ на своихъ судахъ колоніальныхъ товаровъ, послѣдніе все-таки должны проплыть въ Россію 1000 миль болѣе, чѣмъ въ другія государства, и стало быть, сдѣлаются дороже и потому менѣе доступными для массы народа, что въ силу извѣстнаго политико-экономическаго закона ограничиваетъ ихъ потребление и вмѣстѣ съ тѣмъ и народное благоденствіе. Выйти изъ такого положенія, въ которое мы поставлены географическими условіями, не было никакой возможности до прорытія Суэзскаго канала; съ прорытіемъ же его, преимущества дешевизны, которыми пользовались другія европейскія государства, переходятъ на сторону Россіи. Приведемъ здѣсь разстоянія до вышепоименованныхъ портовъ черезъ Суэзскій каналъ:

Отъ острова Цейлона до г. Одессы 5080 миль.

» Петербурга 7510 »

» Гамбурга 7610 »

» Гавра 7090 »

» Марсея 5490 »

Сравнивая разстоянія эти, мы увидимъ, что по окончаніи великаго предпріятія г. Лессепса, даже до Петербурга колоніальные товары будутъ перевозиться на 5710 миль менѣе чѣмъ плывутъ теперь до Лондона. Все это огромное сокращеніе пути перевозки уменьшитъ цѣнность колоніальныхъ товаровъ въ Россіи, а слѣдовательно увеличитъ ихъ потребление. Но этотъ результатъ будетъ, впрочемъ, общій, т. е. сокращеніе пути и пропорціональное тому удешевленіе товаровъ отзовется одинаково

(*) Морской Сборникъ 1857 № 8, часть неофіціальная, стр. 287.

у всѣхъ народовъ, и въ этомъ случаѣ всѣ одинаково выиграютъ, не принося никакого ущерба другъ другу. И потому объ этомъ общемъ результатѣ нечего и распространяться, и объ немъ упомянуто только кстати. Главная же цѣль, съ которою приведены мною цифры сокращенія пути въ Индію, состоитъ въ томъ, чтобы показать, посредствомъ ихъ, какое огромное значеніе пріобрѣтаетъ для Россіи Черное море или вѣрнѣе порты Россіи, расположенные на сѣверномъ берегу Чернаго моря.

Возьмемъ Одессу, куда колоніальные товары доставляются не изъ Индіи, а изъ Англіи, на судахъ, приходящихъ въ Россію за зерновымъ хлѣбомъ. Противупоставимъ теперь два числа: 5980 миль, которыя выражаютъ разстояніе отъ Одессы до остр. Цейлана и 7500 миль т. е. разстояніе отъ Лондона до Цейлона, къ которому прибавимъ еще не менѣе 1500 миль, составляющихъ разстояніе отъ Лондона до Одессы, всего 8800 миль. Непогрѣзимо вѣрно, что колоніальные товары, приходящіе изъ Индіи въ Одессу черезъ Лондонъ, сдѣлаютъ путь длиннѣе покрайней мѣрѣ на 5500 миль, чѣмъ тѣ же самые товары привезенные прямо изъ Индіи въ Одессу, а слѣдовательно русскій судохозяинъ, отправивъ судно прямо въ Индію и доставивъ на немъ товары, можетъ продавать ихъ дешевле англійскаго судохозяина, привозящаго тѣ же товары въ Одессу изъ Лондона,—на столько, сколько стоитъ фрахтъ на 5500 миль, плюсъ весь рискъ на этомъ пути, или взамѣнъ его страховая премія; плюсъ пошлины уплачиваемые въ Англіи за привозъ товаровъ; плюсъ издержки за содержаніе въ магазинахъ, выгрузку и нагрузку. Очевидно, все это составитъ большую премію въ пользу русскихъ судохозяевъ, съ которыми англичане уже соперничать будутъ не въ состояніи, вслѣдствіе тѣхъ же географическихъ, неотразимыхъ причинъ, которыя мѣшаютъ теперь намъ, русскимъ, имѣть за дешевую цѣну колоніальные товары. Если же англійскіе судохозяева для того, чтобы уравновѣсить свое положеніе съ положеніемъ русскихъ, вздумали бы перевозить колоніальные товары прямо въ Одессу и потомъ, нагружаясь здѣсь хлѣбомъ, отвозили послѣдній въ Англію, то въ такомъ случаѣ, эти англійскія суда только бы носили иностранный флагъ, но приносили бы Россіи всю ту пользу, которую теперь приносятъ Англіи. Это было бы больше ничего, какъ употребленіе англійскихъ капиталовъ и дѣятельности для развитія Россіи.

Дѣйствительно, эти суда привозили бы колоніальные товары изъ Индіи въ Одессу, слѣдовательно:

а) Таможенные пошлины за ихъ ввозъ поступали бы въ русскую государственную казну, вмѣсто англійской, какъ это есть теперь при провозѣ ихъ на англійскихъ судахъ черезъ Лондонъ.

б) Пошлина за право входа и разгрузки судовъ въ гавань поступала бы на развитіе и устройство русскихъ портовыхъ городовъ.

в) Плата за помѣщеніе въ магазинахъ поступила бы къ владѣльцамъ магазиновъ, т. е. обитателямъ нашихъ портовыхъ городовъ, и увеличила бы ихъ богатство.

За тѣмъ въ пользу англичанъ, т. е. англійской націи, остался бы фрахтъ за перевозку, но этотъ фрахтъ будетъ ни болѣе ни менѣе того, который придется платить русскимъ судамъ, приходящимъ прямо изъ Индіи въ Одессу; слѣдовательно, если англичане въ этомъ случаѣ что нибудь и выигрываютъ, то за то русскіе потребители ровно ничего не теряютъ. Ограничимся этимъ результатомъ и не будемъ жалѣть денегъ, выплачиваемыхъ англичанамъ за фрахты; взаменъ этихъ денегъ, отдавая въ наше пользованіе свои суда, или, что все равно, капиталы, на нихъ затраченные, англичане внесутъ въ русскую національную сокровищницу прибыль подъ литерами а, б и в, которая прежде выплачивалась изъ той же сокровищницы и отдавалась имъ вмѣстѣ съ фрахтомъ. Будемъ, повторяю, довольны и тѣмъ, что наше положеніе много улучшится, а если другой при этомъ не въ потерѣ, то, конечно, тѣмъ лучше. Желаніе разорить въ конецъ своего соперника, — желаніе противное человѣческимъ чувствамъ и разуму, и потому вполне непослѣдовательно. Оно походить на стремленіе разорить врага—сосѣда какою нибудь тяжбою, — затѣя, которая оканчивается всегда тѣмъ, что и выигравши тяжбу, увидишь большую потерю времени, которое могло бы быть употреблено производительнѣе; заплатишься въ судахъ и расправахъ; да навлечешь себѣ кучу хлопотъ, потерь и непріятностей.

Сдѣлаемъ теперь другое противопоставленіе:

Отъ острова Цейлона до Одессы 5080 миль; отъ острова Цейлона до Петербурга 8650 миль, слѣдовательно товары, отправляющіеся на Петербургъ, дѣлаютъ путь длиннѣе на 3550 миль. Фрахтъ на такомъ разстояніи можетъ стоить 50—75 коп.

съ пуда. Если мы предположимъ существованіе желѣзныхъ дорогъ отъ портовъ сѣвернаго берега Чернаго моря во внутрь Россіи, и примемъ таксу главнаго общества желѣзныхъ дорогъ, именно $\frac{1}{20}$ коп. съ версты и пуда, то можно будетъ доставлять колоніальные товары прямо изъ Индіи въ порты Чернаго моря, перевезти ихъ потомъ по желѣзной дорогѣ 1000—1500 верстъ и только тогда они будутъ въ одной цѣнѣ съ тѣми же товарами, доставленными изъ Индіи прямо въ Петербургъ. Стало быть, колоніальные товары, привозимые черезъ порты сѣвернаго берега Чернаго моря, могутъ проникать до Москвы, нисколько не опасаясь конкуренціи колоніальныхъ товаровъ, доставляемыхъ на Петербургъ; или другими словами: съ открытіемъ Суэзскаго канала, почти для всей Россіи, исключая побережья Балтійскаго моря и сѣверныхъ губерній, будетъ гораздо выгоднѣе получать колоніальные товары чрезъ порты сѣвернаго берега Чернаго моря. А слѣдовательно, послѣднее, съ открытіемъ Суэзскаго канала, дѣлается главнымъ путемъ для снабженія Россіи колоніальными товарами, а какъ съ уменьшеніемъ пути и пропорціональнымъ удешевленіемъ товаровъ, особливо при уничтоженіи крѣпостнаго состоянія, потребленіе ихъ можетъ увеличиться до тѣхъ размѣровъ, которыхъ достигаютъ въ Англіи (*), то оборотъ этой торговли, которая выражается теперь суммою около 40 м. руб., можетъ увеличиться въ 11 разъ. Если прибавимъ къ этому собственную производительность южныхъ губерній и возможность для нашей хлѣбной торговли выйти изъ того пассивнаго положенія, въ которомъ она нынѣ находится; если прибавимъ къ этому желѣзную дорогу отъ Баку до Поти, которая породитъ образованіе и развитіе новыхъ и плодотворныхъ отраслей торговли произведеніями Закавказскаго края и центральной Азіи, то сдѣлается понятнымъ, какое огромное значеніе пріобрѣтаетъ Черное море съ прорытіемъ Суэзскаго канала и какая великая будущность предстоитъ здѣсь нашему коммерческому мореплаванію.

(*) Сравнительное потребленіе колоніальныхъ товаровъ на каждого жителя выражается такъ: Въ Англіи на каждого обитателя приходится ихъ на сумму 3 р. 29 к.

въ Бельгіи	1 р. 91 »
— Германіи	» 91 »
— Франціи	» 58 »
— Россіи	» 30 »
— Австріи	» 27 »

Но, говоря о такой громадности будущаго развитія русскаго коммерческаго флота на Черномъ морѣ, мы невольно должны возвратиться къ прежде сдѣланному вопросу: откуда же возьмутся русскія суда, которыя могли бы доставить возможность перевозить всѣ ожидаемые въ будущемъ грузы?

По теоріи, запросъ порождаетъ предложеніе: стало быть, если русскія коммерческія суда окажутся нужными, то онѣ, конечно, явятся, создадутся, вслѣдствіе потребности въ нихъ.

По выводамъ практики, вполне согласнымъ съ положеніями теоріи, ничто не создается вдругъ само изъ себя, и само для себя, но всякій результатъ готовится рядомъ предварительныхъ мѣръ, заблаговременно исполненныхъ. Основываясь на этомъ, нельзя думать, чтобы такое сложное явленіе, какъ созданіе цѣлаго коммерческаго флота, на томъ морѣ, гдѣ его нѣтъ и не было, могло произойти вдругъ, разомъ, при появленіи запроса. Необходимъ для этого длинный рядъ пріуготовительныхъ мѣръ, вѣрно задуманныхъ и приведенныхъ въ исполненіе съ неотступною настойчивостью,—пріуготовительныхъ мѣръ, которыя устранили бы всѣ главныя препятствія къ созданію коммерческаго флота на Черномъ морѣ.

Главныя препятствія, какъ было изложено выше, заключаются въ невозможности построить суда на Черномъ морѣ и снабдить ихъ матросами, и потому всѣ пріуготовительныя мѣры къ созданію здѣсь коммерческаго флота должны имѣть цѣлю завести судостроеніе и образовать матросовъ.

До открытія Суэзскаго канала остается еще 8—10 лѣтъ, и срокъ этотъ весьма достаточенъ, чтобы при неуклонномъ къ тому стремленіи, приготовить, такъ сказать, весь матеріалъ для созданія нашего коммерческаго мореплаванія на Черномъ морѣ.

Постараемся же, сколько есть силъ, содѣйствовать этой высокой цѣли и разъяснимъ, на сколько есть для того матеріаловъ, слѣдующіе вопросы: гдѣ могутъ у насъ, на Черномъ морѣ, строиться суда и почему онѣ не построены? Почему у насъ нѣтъ матросовъ и гдѣ они могутъ быть?

Нѣтъ никакого сомнѣнія, что судостроеніе ни въ какомъ случаѣ не можетъ развиваться на сѣверномъ берегу Чернаго моря: всѣ земли, прилегающія къ нему, безлѣсны; не имѣютъ ни железныхъ, ни мѣдныхъ заводовъ и не могутъ имѣть ихъ, даже и

въ томъ случаѣ, если бы руды находились тамъ,—по той простой причинѣ, что топливо, даже минеральное изъ Донецкаго бассейна или Англіи, вслѣдствіе далекой перевозки, всегда будетъ имѣть большую цѣну. Поэтому суда, выстроенныя здѣсь изъ матеріаловъ, привезенныхъ издалека, не могутъ обойтись дешево и, стало быть, судостроеніе никогда не можетъ быть очень прибыльнымъ предпріятіемъ для капиталистовъ сѣвернаго берега Чернаго моря.

При такомъ естественномъ положеніи страны судостроеніе можетъ развиваться здѣсь только искусственно, т. е. на счетъ премій и привилегій, которыя могутъ быть для него учреждены и, стало быть, во всякомъ случаѣ въ ущербъ государству и народному богатству. Оправдать подобныя пожертвованія можно одною крайнею необходимостью, т. е. невозможностью иначе имѣть суда собственной постройки. И если вслѣдствіе историческихъ причинъ и военныхъ соображеній, можно вполне оправдать заведеніе адмиралтейства въ г. Николаевѣ и постройку здѣсь военныхъ судовъ изъ дуба, заготовляемаго въ Киевской и Подольской губерніяхъ, за сотни верстъ и съ большими расходами, и изъ мѣди и желѣза, доставляемыхъ изъ Сибири, то едва-ли найдутся причины и факты, на основаніи которыхъ можно бы доказать пользу и удобство искусственнаго заведенія коммерческаго судостроенія на сѣверномъ берегу Чернаго моря.

Прежде всего, необходимости въ этомъ нѣтъ ни какой, такъ какъ Россія, кромѣ сѣвернаго, владѣетъ и восточнымъ берегомъ Чернаго моря, гдѣ, начиная почти отъ устьевъ р. Кубани до форта Св. Николая, весь берегъ покрытъ великолѣпнымъ корабельнымъ и строевымъ лѣсомъ, гдѣ между дубомъ, ясенемъ и букомъ растутъ цѣнныя деревья, какъ орѣхъ, тисъ и самшитъ, изъ которыхъ послѣднее и теперь ежегодно отправляется большими массами въ Англію и Турцію. Въ долинахъ, по верховьямъ множества ручьевъ, рѣчекъ и рѣкъ, впадающихъ по восточному берегу Чернаго моря, хранятся еще нетронутыя неисчерпаемыя минеральныя богатства, о существованіи которыхъ мы найдемъ свидѣтельство и у древнихъ и у новыхъ писателей, и у всѣхъ лицъ, знакомыхъ съ этою частию Кавказа.

Такъ какъ на восточномъ берегу, по самому берегу или вблизи его, находятся въ изобиліи всѣ матеріалы для судостроенія и горнозаводскаго дѣла, то здѣсь и лежитъ именно то самое мѣсто,

гдѣ русскія коммерческія суда могутъ строиться дешево и гдѣ поэтому судостроеніе и горные промыслы составляютъ естественный, неизбѣжный промыселъ.

Вотъ что думалъ о восточномъ берегу, еще въ 1840 году, генералъ Раевскій (*), имя котораго произносится съ уваженіемъ всѣми, кто сколько нибудь знакомъ съ дѣятельностью этого необыкновеннаго человѣка.

«Я опять повторяю, что мы еще не умѣемъ цѣнить важность пріобрѣтенія восточнаго берега Чернаго моря. Оно удваиваетъ пространство принадлежащихъ намъ береговъ. Его протяженіе обширнѣе берега Франціи на Средиземномъ морѣ. Сосѣдство моря дастъ сему краю первенство надъ Кавказскою областью и Закавказскимъ краемъ. Суда найдутъ убѣжища въ Новороссійскѣ, Геленджикѣ и Сухумѣ; пристани эти не уступятъ пристанямъ Франціи. Долины восточнаго берега лежатъ подъ столь же теплымъ небомъ, изобильно орошены истоками ледяныхъ горъ и заключаютъ обширные луга и богатые нивы. Горы, образующія сіи долины, покрыты строевымъ лѣсомъ, а по свидѣтельству древнихъ, тамъ находятся въ нѣдрахъ земли другіе источники богатства.»

Мысль развить судостроеніе на восточномъ берегу очень и очень неновая(**); она приходила въ голову и приводилась по возможности въ исполненіе всѣми государственными дѣятелями, на долю которыхъ выпадала обязанность заботиться о развитіи сѣвернаго берега Чернаго моря. Еще въ 1815 году герцогъ-де-Ришелье принялъ проэктъ г. Скасси (Scassi), который предложилъ устроить въ Пшадѣ торговую факторію съ цѣлю распространить посредствомъ торговли цивилизацію между кавказскими племенами, и заготовлять у туземцевъ корабельный лѣсъ для херсонской и николаевской верфей. При графѣ Ланжеронѣ дано было въ распоряженіе г. Скасси бесплатно казенное судно и 100 т. пуд. соли. Г. Скасси получилъ нѣсколько наградъ за

(*) См. донесеніе генерала Раевского военному министру 27 декабря 1840 года № 245.

(**) Еще лѣтъ за двадцать до этого донесенія, въ одномъ изъ русскихъ журналовъ помѣщена статья, авторъ которой, доказывая пользу пріобрѣтенія восточнаго берега чернаго моря, приводитъ мнѣніе англійскихъ газетъ, что Англія нечего опасаться этого увеличенія владѣній Россіи, такъ какъ сія послѣдняя едва-ли сумеетъ воспользоваться богатствами древней Колхиды.

успѣшное веденіе этого предпріятія, но заведеніе его въ Пшадѣ было уничтожено горцами, вслѣдствіе похищенія какой-то княгини однимъ изъ прикащиковъ г. Скасси (*). Въ 1823 году, впрочемъ, г. Скасси продолжалъ свою торговлю въ Геленджикѣ, и она окончилась въ 1829 году, при появленіи русскихъ военныхъ судовъ въ Геленджикской бухтѣ. Къ сожалѣнію, я не могъ найти свѣдѣній о результатѣ этой торговли и успѣхѣ доставки корабельнаго лѣса для черноморскаго вѣдомства.

Въ 1840 году генералъ Головинъ думалъ заготовлять на восточномъ берегу лѣсъ для постройки здѣсь укрѣпленій. Но какъ заготовленіе это приходилось дѣлать солдатами въ непріятельской землѣ, то, конечно, большой выгоды отъ этой мѣры быть не могло, тѣмъ болѣе, что при весьма болотистой почвѣ прибрежья, лѣсъ, растущій на восточномъ берегу, признавался негоднымъ. Вслѣдствіе этого по Высочайшему повелѣнію посланъ былъ ученый лѣсничій 12 класса Мальковскій для осмотра лѣсовъ Гуріи, Мингрелии, Самурзакани и Абхазіи; который нашелъ, что здѣсь находятся лѣса для корабельныхъ построекъ и артиллерійскихъ подѣлокъ, и что предубѣжденіе противу этихъ лѣсовъ неосновательно. Вслѣдствіе этого въ 1841 году артиллерійское вѣдомство предполагало заготовлять на восточномъ берегу всѣ лѣса, необходимые для арсеналовъ кievскаго и южнаго округа. Но лѣса эти не были заготовлены въ 1841, 1842 и 1845 гг. по тревожному положенію края (**).

Въ 1845 году, по Высочайшему повелѣнію составлена была особая коммисія для осмотра лѣсовъ по прибрежью восточнаго берега, составленная изъ лѣсничаго Пензенской губерніи капитана Вейера, 1-й гренадерской артиллерійской бригады капитана Будберга и корпуса корабельныхъ инженеровъ поручика Обухова. Коммисія эта также нашла здѣсь лѣса, годные на кораблестроеніе и артиллерійскія подѣлки.

Съ 1845 года черноморское вѣдомство начало опыты заготовленія корабельнаго лѣса, и зимою 1845 года поручено было поручику Машину заготовить около Пицунды 167 095 куб. фута дуба, по 32 коп. серебромъ за футъ, съ доставкой въ Севасто-

(*) Voyage dans Russie meridionale et particulierement dans les provinces situees au delà du Caucase, par M-le Chevalier Gamba. Paris, 1862, Pag. 61, 62 et 64.

(**) Раш. началн. береговой линіи къ генералу Нейдгардту отъ 13 декабря 1844 года № 955,

поль на вольныхъ судахъ. Изъ этого дуба предполагалось построить 64-хъ пушечный фрегатъ. Въ 1847 году, въ число слѣдуемаго лѣса, доставлено было въ Николаевъ и Севастополь 50 204 куб. футъ, и дубъ этотъ оказался качествомъ, неуступающимъ крымскому дубу и совершенно годнымъ на постройку фрегата (*).

Въ 1851 году лейтенантъ 50-го флотскаго экипажа баронъ Крюднеръ, представлялъ намѣстнику кавказскому, князю Воронцову, докладную записку о выгодахъ снабжать черноморскій флотъ лѣсомъ съ восточнаго берега, предполагая вымѣнивать его на соль у непокорныхъ горцевъ, а начиная отъ Пицунды, заключая контракты съ мѣстными владѣльцами. Начальникъ береговой линіи, контръ-адмиралъ Серебряковъ, на заключеніе котораго послана была записка лейтенанта Крюднера, находилъ, что въ укрѣпленіяхъ на береговой линіи гораздо полезнѣе вымѣнивать на соль предметы, необходимые для гарнизоновъ; а въ доказательство неудобства контрактовъ черноморскаго вѣдомства съ владѣльцами принадлежащихъ намъ земель, начиная отъ укр. Пицунды, описывалъ дѣйствія поручика Машина, и изъ этого описанія ясно можно видѣть желаніе не допустить морское вѣдомство распоряжаться на восточномъ берегу, гдѣ есть уже свое сухопутное вѣдомство. Этимъ побужденіемъ, мнѣ кажется, слѣдуетъ объяснить неуспѣшное заготовленіе на восточномъ берегу корабельнаго лѣса.

Впрочемъ, во время существованія береговой линіи, на восточномъ берегу было начало судостроенія: такъ въ 1845 году, по представленію генерала Будберга, заказаны были азовскіе барказы въ Редутъ-Кале, собственно потому, что барказы, здѣсь выстроенные, оказались несравненно прочнѣе выстроенныхъ въ Николаевѣ.

Въ настоящее время черноморское вѣдомство заготавливаетъ на восточномъ берегу орѣхъ, польму (**), кизиль и дрова и, кромѣ того, строятся въ Суху мѣ азовскіе барказы.

(*) Отношеніе адмирала Лазарева къ князю Воронцову отъ 1 февр. 1847 г. № 176.

(**) Чтобы судить о количествѣ вывозимой польмы и орѣха приведемъ здѣсь количество таможеннаго сбора при ихъ отпускѣ. Сборъ этотъ былъ въ 1856 году — 120 р. — въ 1857 году 8 293 руб; въ 1858 году 19 200 руб. въ 1859 году 25 961 рубль, въ 1860 году — 11 646 руб. Такъ какъ пошлина на эти деревья въ 10 коп. съ пуда, то наибольшій вывозъ даетъ 2596 пудовъ въ годъ (?)

Пошлина по 10 к. съ 2596 п. составитъ всего 259 рублей.

Ред.

Всѣ эти разновременныя, отрывочныя, недоведенныя до конца попытки очевидно подтверждаютъ возможность и выгоды судостроенія на восточномъ берегу.

Конечно, всѣмъ извѣстно, что послѣ снятія береговой черноморской линіи передъ англо-французскою войною, восточный берегъ Чернаго моря, отъ Новороссійска до укр. Гагры, заселенный враждебными намъ племенами, недоступенъ даже для нашей торговли, и потому, не смотря на всѣ его богатства, развитіе судостроенія на этой части берега принадлежитъ отдаленному будущему. Но допуская это, нужно тотчасъ же припомнить, что, начиная отъ укр. Гагры до форта Св. Николая—линія восточнаго берега уже давно покорена и присоединена къ Россіи. Владѣтель Мингреліи еще въ 1804 году отдалъ себя «въ вѣчное подданство Императору Всероссійскому и Его преемникамъ». Сухумъ-кале взятъ въ 1810 году и тогда же владѣтель Абхазіи призналъ власть Россіи и предоставилъ имѣть здѣсь войска и рубить бесплатно строевой и дровяной лѣсъ. Самурзаканъ покорилась въ то же время и въ 1811 году владѣтель ея Манузаръ Шервашидзе получилъ 17 мая чинъ подполковника за мужество и храбрость, оказанныя при разбитіи сераскира Шефиръ-паши трапезондскаго и при переправѣ черезъ Молтакву. Гурія признала власть Россіи также въ 1811, и наконецъ въ 1828 году взята крѣп. Поти, послѣдній пунктъ въ Мингреліи, въ которомъ долѣе всего держались турки и слѣдовательно, вотъ уже полвѣка какъ все побережье восточнаго берега покорено и составляетъ русскія владѣнія и потому развитіе здѣсь судостроенія обусловливается только видами правительства; дать то или другое направленіе развитію этихъ дикихъ, но богатыхъ до невѣроятности, областей, совершенно зависитъ отъ тѣхъ мѣръ, которыя будутъ приняты для ихъ цивилизаціи.

Изобиліе лѣса вблизи побережья увеличивается еще возможностью доставлять его изъ внутренности страны, пользуясь рѣками, какъ Ріонъ, Хопи и ихъ притоки. Неговоря о тѣхъ минеральныхъ богатствахъ, которыя лежатъ втунѣ и неизвѣстны, достаточно прибавить къ изобилію лѣса уже обследованныя сокровища: твибульскія копи каменнаго угля, лежащія въ 70

верстахъ отъ м. Орпари,—пароходной пристани на р. Ріонѣ; желѣзныя руды, частію разрабатываемыя туземцами въ Рачинскомъ уѣздѣ, и огромныя массы мѣди, выплавляемыя теперь въ Закавказскомъ краѣ. Стало быть, говоря о развитіи судостроенія на восточномъ берегу, нечего погружаться мыслію въ безграничныя мечты о будущихъ благахъ. Если воспользоваться сколько нибудь разумно тѣмъ, что уже есть въ дѣйствительности, то и тогда возможность и выгоды здѣсь судостроенія не допускаютъ и тѣни сомнѣнія.

Кто видѣлъ этотъ прекрасный благословенный край, т. е. восточный берегъ Чернаго моря, отъ укр. Гагры до укр. Св. Николая, и всматривался въ несмѣтныя естественныя его богатства, того, конечно, не могла не поразить мысль: что могло бы выдти изъ этихъ областей, бесполезныхъ теперь для Россіи, если бы мудрая администрація указала вѣрные пути для такихъ могущественныхъ дѣятелей, какъ трудъ, наука и капиталъ! И неужели мы еще долго будемъ дожидаться появленія благодѣтельного генія, который не только разбудилъ бы дремлющія силы страны, весьма еще слабыя, но создалъ бы новыя силы, достаточныя для развитія ея благоденствія! Который бы не побоялся проникнуть темныя стремленія и столкновенія личныхъ интересовъ, и имѣлъ бы столько вѣры въ себя, чтобы сказать: «да будетъ свѣтъ», а зажигая свѣтъ, нашелъ бы столько силы воли, чтобы не дать погаснуть этому свѣту отъ обыкновенныхъ препятствій, вездѣ встрѣчающихся на пути къ общему благу!

Развитіе судостроенія на восточномъ берегу неизбѣжно повлечетъ за собою развитіе горно-заводской промышленности, такъ какъ въ наше время потребность металла при судостроеніи не уступаетъ, но превосходитъ потребность дерева. Судостроеніе и горнозаводское производство будутъ причиною значительнаго превосходства ремесленнаго, фабричнаго и заводскаго населенія, которое найдетъ всѣ необходимыя для него земледѣльческія (*)

(*) Земледѣліе на восточномъ берегу имѣетъ также большую будущность, но оно не можетъ соперничать съ земледѣліемъ сѣвернаго берега вслѣдствіе различія произведеній. Въ Россіи земледѣліе обращается на воздѣлываніе хлѣбныхъ растений; тогда какъ на Кавказѣ несравненно выгоднѣе винодѣліе, шелководство, воздѣлываніе марены и хлопка. Культура послѣдняго только начинается и, благо-

и русскія мануфактурныя произведенія на сѣверномъ берегу, для котораго оно будетъ выдѣлывать мѣдь, желѣзо и строить суда. Отъ этого между восточнымъ и сѣвернымъ берегами Чернаго моря долженъ происходить постоянный обмѣнъ произведений, обмѣнъ, который заключаетъ въ себѣ залогъ громаднаго развитія.

Такимъ образомъ, Россія, владѣя двумя берегами Чернаго моря, находится на послѣднемъ въ такомъ выгодномъ положеніи, какому могутъ позавидовать государства, поставленныя въ самыхъ благопріятныхъ условіяхъ, для развитія своего коммерческаго мореплаванія. Если намъ нужны суда для торговли съ Индіей и для обмѣна собственныхъ грузовъ, то восточный берегъ заключаетъ все, что только можно желать, намѣреваясь развить гдѣ нибудь судостроеніе. Если заводское, ремесленное и фабричное населеніе, созданное развитіемъ судостроенія, потребуешь готоваго хлѣба, соли и мануфактурныхъ издѣлій — сѣверный берегъ имѣетъ такіе огромные запасы этихъ продуктовъ, что можетъ завалить ими самый обширный рынокъ.

Въ этомъ взаимномъ дополненіи одного другимъ оба берега черпаютъ громадныя силы, которыя увеличиваютъ ихъ значеніе для всей Россіи, и, разсматривая съ этой точки зрѣнія, представляется вопросъ: зачѣмъ намъ хлопотать о развитіи торговли съ Индіею, когда у насъ подъ руками такія необыкновенныя выгоды положенія, такія колоссальныя средства создать коммерческое мореплаваніе на Черномъ морѣ? Отчего до сихъ поръ не имѣемъ мы здѣсь ничего, кромѣ херсонскихъ лодокъ, которыя опасаются даже подойти къ восточному берегу Чернаго моря, и гдѣ нѣтъ никакихъ слѣдовъ торговли между русскими и туземнымъ населеніемъ?

даря войнѣ въ Соединенныхъ Штатахъ, значительно подвинулась въ послѣдній годъ. Англія, благоденствіе которой тѣсно связано съ изобиліемъ и дешевизною хлопка, увидала весь вредъ, происходящій отъ того, что хлопкомъ можно снабжаться только въ Америкѣ, и потому начала заботиться о разведеніи его гдѣ возможно. Вслѣдствіе этого сѣмена хлопка были посланы въ Сухумъ и успѣшныя посѣвы и сборы его въ Абхазіи, Цебельѣ и Мингрелии позволяютъ предсказать большое развитіе этой отрасли земледѣлія. Поучительно для насъ, русскихъ, въ этомъ дѣлѣ то, что, не смотря на заботливость разныхъ обществъ сельскаго хозяйства, акклиматизаціи и пр. и на существованіе ботаническаго сада въ Сухумѣ, едва ли кому извѣстна возможность разводить здѣсь хлопкъ.

Отчего это въ самомъ дѣлѣ?

Это одинъ изъ тѣхъ безчисленныхъ неразрѣшенныхъ вопросовъ, которые раздаются теперь очень часто по всей Россіи, когда она начала всматриваться въ свою домашнюю жизнь. Постараемся, сколько возможно, содѣйствовать рѣшенію этого вопроса, и для того раздѣлимъ его на двѣ части.

Прежде всего спросимъ себя: отчего у насъ нѣтъ на Черномъ морѣ коммерческаго флота, стоящаго этого имени, не смотря на то, что у насъ плавалъ здѣсь могущественный и славный военный флотъ?

Черноморскій нашъ флотъ, вслѣдствіе исторической необходимости, созданъ былъ искусственно, какъ дорогое, но неизбѣжное орудіе для сохраненія прибрежныхъ областей по мѣрѣ пріобрѣтенія ихъ отъ Турціи. Созданный искусственно, онъ не могъ развиваться иначе какъ отдѣльно, и дѣйствительно онъ стоялъ особнякомъ и не имѣлъ никакой жизненной связи со всѣмъ, что дѣлалось на землѣ по побережью Чернаго моря. На счетъ этого флота образовались на землѣ два пункта: Николаевъ, гдѣ строились суда и по необходимости жили ихъ строители и правители, и Севастополь, гдѣ флотъ отдыхалъ отъ своихъ морскихъ походовъ. Оба эти города также не имѣли никакой связи съ окружающимъ: это были какіе-то сѣвше на мель большіе корабли, гдѣ, по случаю этой катастрофы, позволялось жить прекрасной половиной рода человѣческаго. Не удивительно ли было, въ самомъ дѣлѣ, видѣть рядомъ съ богатымъ, многочисленнымъ, роскошнымъ и чисто морскимъ Севастополемъ, городъ Балаклаву, съ прекрасною бухтою, гдѣ не было, между прочимъ, ни одного порядочнаго купеческаго судна, и гдѣ балаклавскій греческій баталіонъ преспокойно ловилъ иногда рыбу и катался на лодкахъ по своей бухтѣ, какъ ловятъ рыбу и катаются на лодкахъ какого нибудь пруда или озера жители центральной Россіи. Никто изъ пріѣхавшихъ въ Балаклаву по сухопутной дорогѣ, не могъ бы заподозрить, что Балаклава есть одинъ изъ самыхъ выгодно-расположенныхъ приморскихъ городовъ, на Черномъ морѣ. Какое же вліяніе, на этотъ выгодно-расположенный приморскій городъ, имѣла морская столица

Чернаго моря—Севастополь, наполненный прекрасными судами и матросами? Да рѣшительно никакого!

Если Балаклава, при всѣхъ своихъ удобствахъ и близости къ Севастополю, оставалась мертвою для морскаго развитія, то нечего и спрашивать о томъ, какое вліяніе имѣло усиленіе нашего военнаго флота на развитіе въ морскомъ отношеніи пунктовъ побережья, болѣе Балаклавы удаленныхъ отъ Севастополя. Въ то время, когда наши военные корабли въ дальнихъ плаваніяхъ соперничали съ иностранными военными флотами въ быстротѣ перемѣны парусовъ и прочихъ хитростяхъ морской службы, и одерживали верхъ; въ то время, когда суда наши удивляли красотою своихъ линій и искусствомъ постройки, ни одного порядочнаго судна не было выстроено для коммерческаго флота, и по Черному морю плавали херсонскія сосновыя лодки, достойная времяя Аргонавтовъ, безъ компасовъ и картъ, съ такими искусными шкиперами, что занесенные противными вѣтрами куда нибудь къ абхазскимъ берегамъ, они, при встрѣчѣ съ военнымъ судномъ, пренаивно спрашивали у его капитана: «а куда, батюшка, лежитъ дорога на Тараканій хуторъ?» т. е. къ Тарханъ-кутскому маяку.

Такой печальный результатъ совершенно естественъ, если мы вспомнимъ главную цѣль, съ которою заведенъ былъ нашъ военный флотъ, цѣль чисто военную: удержать за собою прибрѣтенныя у Турціи владѣнія и лишить ее охоты возвратить ихъ. Нашъ черноморскій флотъ поэтому былъ военный отрядъ, сбранный для внушенія почтенія непріятелю; всѣ заботы были о томъ, чтобы отрядъ этотъ ни въ чемъ не нуждался и не ослаблялся неизбѣжными потерями, а напротивъ усиливался по возможности новыми подкрѣпленіями. За хлопотами объ этомъ—всѣ другія соображенія оставались въ сторонѣ или откладывались на будущее. Будущее, конечно, должно было принести очень много полезнаго, но, къ сожалѣнію, зависть англичанъ помѣшала нормальному исходу всѣхъ ожиданій. Последняя война была послѣдними минутами существованія нашего отряда: мы его отозвали въ Севастополь и дали тамъ экипажамъ и судамъ по необходимости то дѣло, къ которому они меньше всего готовились. Изъ матросовъ вышли артиллеристы, саперы, солдаты;

корабли обратились въ батареи и конечно стяжали безсмертную славу, но что же осталось послѣ войны отъ нашего флота? Огромныя пожертвованія правительства для заведенія почтово-пассажирскаго сообщенія между портами Чернаго моря служатъ лучшимъ отвѣтомъ на этотъ вопросъ.

Такой результатъ, повторяю опять, вполне естественъ и въ порядкѣ вещей. Въ прежнее время нѣчто сходное дѣлалось въ кавказской войнѣ, когда система прочнаго занятія края посредствомъ колонизаціи еще не вошла въ общее сознаніе. Тогда обыкновенно собирался отрядъ для внушенія страха и уваженія къ русскому имени между извѣстнымъ непокорнымъ племенемъ. Отрядъ этотъ, съ страшными затрудненіями и, слѣдовательно, огромными расходами, перевозилъ все нужное для своего существованія на всю кампанію въ нѣсколько мѣсяцевъ; потомъ, преодолевая неописанныя затрудненія отъ мѣстности и отъ сопротивленія горцевъ, пользовавшихся ею, въ ожиданіи близкаго конца, при видѣ такого могущественнаго непріятеля,—отрядъ доходилъ до центральнаго, самаго важнаго пункта непріятельской земли и, разгромивши его, становился лагеремъ. Все это дѣйствительно внушало страхъ и ужасъ къ русскому имени, но отрядъ понемногу съѣдалъ всѣ свои запасы и долженъ былъ возвратиться на постоянныя штабъ-квартиры, оставляя на мѣстѣ побѣдъ недогорѣвшіе костры и много могилъ своихъ храбрыхъ дѣятелей. Скоро по уходѣ отряда исчезали и всѣ слѣды его пребыванія, и въ другой разъ, если было нужно внушить страхъ и уваженіе тому же самому племени, требовались тѣ же жертвованія и еще большія усилія, чѣмъ при первоначальномъ движеніи. Всѣ эти дѣйствія были необыкновенно славны, но еще болѣе бесполезны.

Не таковы получались результаты, когда, вмѣсто быстрыхъ, блестящихъ набѣговъ и движеній, начали приводить въ исполненіе систему постепенной колонизаціи края. Когда отрядъ, занявши какой нибудь пунктъ непріятельской земли, строилъ на немъ укрѣпленіе, и подъ прикрытіемъ послѣдняго заводилъ поселеніе—станцію, медленно, но вѣрно образовались отдѣльныя линіи, которыя избавили насъ отъ необходимости отступать на-

задъ и дали всѣ средства подвигаться постоянно впередъ и впередъ.

Какую неотразимую силу получило наше русское оружіе на Кавказѣ, опираясь на правильно задуманную колонизацію, такую неотразимую опору, какъ извѣстно всѣмъ и каждому, можетъ найти нашъ военный флотъ, или вѣрнѣе наше морское могущество на Черномъ морѣ, въ правильно задуманной системѣ развитія нашего коммерческаго мореплаванія.

Начиная съ начала, какъ извѣстно тоже всѣмъ и каждому, все вниманіе должно быть обращено на развитіе каботажнаго плаванія.

Дойдя до такого вывода, предложимъ себѣ вторую половину вопроса: отчего же нѣтъ у насъ каботажнаго плаванія?

Пока Россія владѣла только сѣвернымъ берегомъ, каботажное плаваніе на Черномъ морѣ развиться не могло, потому что оно было совершенно бесполезно. Всѣ точки этого берега находятся подъ одинаковыми условіями: всѣ онѣ одинаково богаты одними и тѣми же земледѣльческими произведеніями; чѣмъ же имѣмъ мѣняться другъ съ другомъ? И потому, для оживленія края нуженъ былъ не домашній обмѣнъ, а внѣшній запросъ на хлѣбъ, который и былъ причиною появленія и развитія нашихъ приморскихъ городовъ, какъ Одесса, Бердянскъ, Таганрогъ и проч. Но для внѣшняго сбыта нужны суда дальняго плаванія, а не имѣя каботажна мы не могли имѣть и судовъ дальняго плаванія, и потому передали всю внѣшнюю торговлю иностранцамъ. Иначе и быть не могло!

Кромѣ земледѣльческихъ произведеній, у насъ на сѣверномъ берегу есть огромные запасы минеральнаго продукта—соли. Но соль нужна для внутреннихъ губерній, и потому сбытъ ея не могъ породить каботажна, а создалъ особую, нераціональную профессію—чумачество, отъ котораго никто не выигрывалъ и не выигрываетъ: ни общество, ни дѣятели - чумаки, ни даже ихъ рабочіе волю.

За тѣмъ въ послѣднее время начата на сѣверномъ берегу разработка продукта, который могъ бы содѣйствовать развитію каботажна, именно: минеральное топливо Донецкаго бассейна. Въ

Англии, не смотря на повсемѣстное существованіе желѣзныхъ дорогъ, перевозка каменнаго угля занимаетъ самую большую часть парусныхъ судовъ. Но, во-первыхъ, топливо это разрабатывается недавно и отдѣльными лицами, съ малымъ капиталомъ, и потому стоитъ дорого; во-вторыхъ, устья Дона мѣшаютъ судоходству по немъ, а въ-третьихъ, это дѣло новое, сопряженное съ нѣкоторымъ рискомъ, которому никто не хочетъ подвергаться, безъ увѣренности въ хорошемъ вознагражденіи. Но употребленіе минеральнаго топлива только что вводится; мы встрѣчаемъ страшное соперничество со стороны англичанъ, привозящихъ уголь вмѣсто баласта, на судахъ, приходящихъ за хлѣбомъ, и наконецъ, не имѣемъ каботажныхъ судовъ и матросовъ. При такихъ условіяхъ естественно видѣть мало охотниковъ перевозить минеральное топливо, особливо, если припомнимъ, что судамъ негдѣ скрыться отъ непогоды. Въ самомъ дѣлѣ, гдѣ же наши порты на сѣверномъ берегу Чернаго моря?

Сообразивши все это, дѣлается очевиднымъ, что, владѣя однимъ сѣвернымъ берегомъ, Россія не могла развить каботажна на Черномъ морѣ. Присоединеніе всего восточнаго берега, обильнаго именно тѣми произведеніями, которыхъ недостаетъ сѣверному, доставило всѣ благопріятныя условія къ развитію каботажна, и все-таки въ дѣйствительности его не оказалось.

Предоставляя себѣ впослѣдствіи, при описаніи береговой черноморской линіи, подробно припомнить всѣ неудачныя попытки завести торговлю съ горцами и создать каботажное плаваніе, мы рассмотримъ теперь причины, почему до сихъ поръ нѣтъ и слѣдовъ русскаго каботажна по восточному берегу, а между тѣмъ, не смотря на запрещенія со стороны турецкаго правительства, и противудѣйствіе вооруженною силою со стороны Россіи, развилось здѣсь турецкое каботажное плаваніе.

Главные тому причины:

- 1) Совершенно открытое положеніе восточнаго берега.
- 2) Враждебное населеніе—покорное и непокорное, обитающее по побережью отъ Анапы до Анакліи включительно,—и

3) Принятая нами покровительственная таможенная система.

Разсмотримъ подробно вліяніе каждой изъ этихъ причинъ.

Начиная отъ Керченскаго пролива до укр. Св. Николая, восточный берегъ Чернаго моря имѣетъ одно и тоже, почти пря-

молинейное направлѣніе отъ NW къ SO, безъ всякихъ изгибовъ, исключая Цемеской бухты, гдѣ была прежде турецкая крѣпость Суджукъ-кале, потомъ цвѣтущій городъ Новороссійскъ, разрушенный въ послѣднюю войну, и нынѣ находится укр. Константиновское; Геленджикской бухты, гдѣ до войны также было укрѣпленіе, и рейдовъ Пицундскаго и Сухумъ-кале.

Изъ всѣхъ этихъ изгибовъ Новороссійская бухта, по своему положенію, обширности, глубинѣ, безспорно представляла бы самый выгодный пунктъ для порта, если бы здѣсь, какъ и въ Геленджикской бухтѣ, также удобной вполнѣ во всѣхъ прочихъ отношеніяхъ,—не свирѣпствовала бы иногда бора, т. е. сильный береговой вѣтеръ, дующій порывами и до того опасный, что суда не только дрейфуютъ, но срываются съ мертвыхъ якорей, которые были положены здѣсь съ цѣлю обезпечить сколько нибудь военныя суда, приходившія въ Новороссійскъ. Такъ, въ 1842 году сорвало съ мертвыхъ якорей и выбросило на берегъ транспортъ *Кодосъ* и два флашкоута. Въ 1848 году выброшены на берегъ пароходъ *Боецъ*, который сдерживался на двухъ якоряхъ и имѣлъ полныя пары; бригъ *Паламедъ*, который закрѣпленъ былъ 2-мя цѣпями и держался на 3-хъ якоряхъ; корветъ *Пиладъ*, который стоялъ на 4-хъ якоряхъ; а тендеръ *Струа*, отъ тяжести льда на снастяхъ, палубѣ и всемъ корпусѣ — пошелъ ко дну со всемъ экипажемъ. Три коммерческихъ судна, находившіяся въ гавани, также потерпѣли крушеніе. Въ 1851 году выброшены на берегъ шкуна *Ласточка* и транспортъ *Буйъ*; въ 1854 году сорвало съ двухъ якорей и выбросило на берегъ пароходъ *Могучій*.

Всѣ эти примѣры достаточно убѣдительны, чтобы существованіе боры считать совершеннымъ препятствіемъ для того, чтобы суда могли воспользоваться тѣми бухтами, гдѣ боры свирѣпствуютъ.

Пицундскій заливъ совершенно открытъ всѣмъ южнымъ вѣтрамъ, и суда могутъ находить здѣсь закрытіе только отъ сѣверныхъ вѣтровъ. Въ 1843 году здѣсь потерпѣлъ крушеніе транспортъ *Адлеръ*, доставлявшій изъ укр. Бомборъ пассажировъ и аммуницію.

Лучшимъ убѣжищемъ должно считать Сухумскій заливъ, рейдъ котораго хотя и открытъ на 8 румбовъ, но гдѣ не бываетъ бо-

ры и гдѣ военныя наши эскадры всегда находили и находятъ вѣрную стоянку въ зимнія непогоды.

Затѣмъ, по всему протяженію восточнаго берега суда могутъ останавливаться только въ тихую погоду. При вѣтрахъ же они должны тотчасъ уходить прочь отъ берега, во избѣжаніе несчастія. Опасность эта бываетъ для судовъ не только въ зимніе мѣсяцы, но и лѣтомъ. Такъ, напримѣръ, при занятіи Адлера въ мая мѣсяцѣ были выброшены на берегъ суда, доставившія десантъ, и мы потеряли здѣсь: фрегатъ *Варна*, корветъ *Месимерія* и 7 купеческихъ судовъ съ провіантомъ и строительными матеріалами. А противъ укр. Вельяминовскаго разбились тогда же: пароходъ *Язонъ*, одинъ транспортъ, одинъ бригъ, два тендера и 8 купеческихъ судовъ.

Если подобныя несчастія могли случиться съ военными судами большаго ранга, то понятно, какъ увеличивается вѣроятность гибели для купеческихъ судовъ, которыя рѣшились бы держаться на якорѣ близъ берега. Кромѣ риска потерять судно, открытое положеніе берега причиною еще одного капитальнаго неудобства для купеческихъ судовъ: при малѣйшемъ вѣтрѣ или зыби, буруны разбиваются съ большою силою объ берегъ и сообщеніе съ нимъ прекращается; стало быть, выгрузка съ судовъ и ихъ нагрузка подвергаются такимъ случайностямъ, что ни одно судно не можетъ опредѣлить ни срока выгрузки, ни срока нагрузки, и потому ни одинъ шкиперъ не можетъ знать сколько времени можетъ продлиться его опасная стоянка на совершенно открытомъ рейдѣ. Если припомнимъ притомъ, что въ случаѣ сильной погоды, шкиперу нечего также рассчитывать скрыться куда нибудь въ безопасный портъ, то сдѣлается понятнымъ, почему морскія купеческія суда не плаваютъ вдоль восточнаго берега и не будутъ въ состояніи плавать до тѣхъ поръ, пока не будетъ здѣсь устроено искусственныхъ портовъ.

Такъ какъ русскія морскія суда не могутъ плавать по восточному берегу и производить торговлю, то послѣднюю и овладѣли турки, при помощи каботажнаго судна, называемаго кочермою.

Незнакомому съ восточнымъ берегомъ можетъ съ перваго взгляда казаться страшнымъ, почему турецкое каботажное плаваніе развилось здѣсь, а русское нѣтъ, и почему одной перемѣны турецкаго флага на русскій достаточно, чтобы подвергнуть судно неминуемой гибели.

Но это совершенно естественно и просто объясняется заселеніемъ всего берега враждебными намъ племенами.

Главное достоинство турецкой кочермы состоитъ въ томъ, что она, при первой опасности отъ вѣтра съ моря, идетъ прямо въ берегъ, и съ помощію простаго кабестана, который всегда возить съ собою, вытаскивается на сушу и спокойно и безопасно ожидаетъ того времени, когда море утихнетъ, и она будетъ въ состояніи продолжать свое плаваніе. Но чтобы этотъ маневръ былъ возможенъ, неизбѣжное условіе встрѣтить въ каждой точкѣ берега дружескій пріемъ, и въ случаѣ нужды, надежную помощь. Вотъ это-то послѣднее условіе доступно только для ту-рокъ, но ни какъ не для русскихъ.

На всемъ протяженіи отъ Анапы до Гагры прибрежныя племена находятся въ войнѣ съ Россіей, начиная съ 1791 года, когда взята въ первый разъ крѣпость Анапа, и потому, гдѣ бы русская кочерма ни вздумала пристать къ берегу, вездѣ она будетъ разграблена, а экипажъ взять въ плѣнъ и проданъ. Если судно заштилѣетъ вблизи берега, то даже въ такомъ случаѣ можно ожидать, что прибрежные жители, на своихъ галерахъ и турецкихъ кочермахъ, которыя всегда бываютъ у нихъ въ гостяхъ, возьмутъ его на abordажъ и разграбятъ, какъ и были тому многочисленныя примѣры. Начиная отъ Гагры до границъ Мингреліи, хотя линія берега и принадлежитъ намъ, но приморскіе пункты, сколько нибудь удобные для приставанія судовъ, заняты турками, переселенными сюда въ 1836 году владѣтелемъ изъ внутренности Абхазіи, потому здѣсь русская кочерма не можетъ находить большой помощи. Къ тому же, русское каботажное плаваніе у береговъ Мингреліи неисполнимо, не сдѣлавши всего пути отъ Керчи до Анакліи, а потому невозможность плавать между Керчью и Анакліей совершенно достаточна, чтобы убить всякую возможность плаванія русскихъ каботажныхъ судовъ между Анакліей и укр. Св. Николая, тѣмъ болѣе, что и перевозить то на этомъ пространствѣ рѣшительно нечего. Если бы суда наши могли по крайней мѣрѣ ходить въ Батумъ и Трапезондъ, и привозить оттуда мануфактурные товары для Гуріи, Мингреліи и Закавказскаго края, то еще были бы какіе нибудь шансы имѣть грузы для нашихъ каботажныхъ судовъ, но принятая у насъ таможенная система и высокія покровительственныя пошлины на всѣ иностранные товары, исклю-

чаютъ всякую возможность торговли послѣдними посредствомъ русскихъ судовъ.

Всѣ племена, обитающія на восточномъ берегу, не имѣютъ никакой промышленности; торговля ихъ находится въ самомъ младенчествѣ и состоитъ пока изъ обмѣна естественныхъ и земледѣльческихъ произведеній на самые простые мануфактурные товары. Денегъ у горцевъ нѣтъ вовсе, или они попадаютъ къ нимъ случайно отъ русскаго правительства. Вслѣдствіе такого положенія страны она нуждается или скорѣе можетъ пріобрѣтать только тѣ мануфактурныя произведенія, которыя очень дешевы, но русскія мануфактурныя произведенія, очень дорогія сами по себѣ, на восточномъ берегу дѣлаются еще дороже вслѣдствіе удаленія его отъ мѣстъ производства мануфактурныхъ товаровъ въ Россіи, и потому огромной премии за далекую и трудную перевозку. Кромѣ того, фабрики наши вовсе не знаютъ потребностей и привычекъ горцевъ и совсѣмъ не изготовляютъ тѣхъ товаровъ, къ которымъ горцы привыкли издавна и которые доставляются имъ чрезъ Турцію изъ Англіи. Понятно, что при такихъ условіяхъ, сбыта здѣсь русскихъ произведеній быть не можетъ и его никогда не было. Пріобрѣтать иностранные товары, которые заготавливаются для горцевъ, но оплачивать ихъ покровительственною пошлиною въ Керчи или въ Потіи или Сухумѣ, значить до такой степени возвысить цѣну товаровъ, что они, по своей дороговизнѣ, будутъ недоступны для горцевъ; поэтому торговля съ горцами иностранными товарами, по привезеннымъ на русскихъ судахъ и черезъ русскіе порты, при принятой у насъ таможенной системѣ, положительно невозможна.

Вся торговля, которая заведена была на восточномъ берегу, и въ послѣдніе годы, передъ англо-французской войной, достигла было въ Новороссійскѣ замѣтныхъ размѣровъ, могла развиваться только вслѣдствіе доставки сюда беспошлинно всѣхъ иностранныхъ товаровъ, кромѣ военныхъ припасовъ. Необходимость этой мѣры была доказана еще въ 1840 году генераломъ Раевскимъ, и по его ходатайству разрѣшенъ былъ беспошлинный ввозъ, сначала въ видѣ опыта, потомъ срокъ закрытія порто-франко откладывался и протянулся до наступленія войны. Производству и развитію подобной торговли иностранными товарами содѣйствовало существованіе береговой черноморской линіи,—которая занимала укрѣпленіями всѣ удобныя якорныя мѣста,—и сильное

морское крейсерство, которое мы могли содержать, имѣя цѣлый флотъ на Черномъ морѣ, и наконецъ, прибрежное крейсерство посредствомъ вооруженныхъ барказовъ, находившихся въ каждомъ укрѣпленіи. Въ то время контрабандная торговля была затруднена и представляла слишкомъ большой рискъ, а между тѣмъ доставляла мало выгодъ, потому что покровительствуемая русскимъ правительствомъ торговля могла съ успѣхомъ соперничать съ первою, ибо какъ та, такъ и другая, были избавлены одинаково отъ уплаты таможенныхъ пошлинъ. Но все это измѣнилось послѣ англо-французской войны: порто-франко закрыто вездѣ, даже и въ Одессѣ; крейсерство, какъ это будетъ изложено въ послѣдствіи, вовсе не составляетъ важной преграды, почему на открытомъ восточномъ берегу, при устьѣ каждой рѣчки и ручья, можно видѣть десятками турецкія контрабандныя кочеры.

Если къ покровительственной пошлинѣ, которая идетъ въ пользу контрабандиста, мы прибавимъ возможность провозить вмѣстѣ съ мануфактурными товарами порохъ и оружіе, а вывозить пшеницы и женщинъ; да сверхъ того вспомнимъ, что продажа происходитъ не на деньги, а въ обмѣнъ на произведенія края, которымъ горцы не знаютъ цѣны, и потому цѣнять очень низко, то мы поймемъ какую огромную выгоду извлекаютъ турки-контрабандисты на восточномъ берегу Чернаго моря, и потому объяснимъ себѣ, почему ни страхъ конфискаціи товаровъ, ни ссылка лицъ, пойманныхъ съ контрабандою, въ арестантскія роты внутри Россіи — нисколько не содѣйствовали уничтоженію контрабандной торговли. И если она могла производиться дѣйтельно во время существованія береговой черноморской линіи, — то конечно теперь контрабанда достигаетъ огромныхъ размѣровъ. Въ 1860 году пойманъ былъ въ Сухумъ-ромъ, провезенный контрабандою чрезъ одну изъ турецкихъ деревень Абхазіи, за укрытіе котораго уплачено было 20 000 руб.

Сдѣлаемъ краткій выводъ изъ всего сказаннаго.

Русская торговля съ восточнымъ берегомъ Чернаго моря, посредствомъ каботажныхъ судовъ, оказалась невозможною, вслѣдствіе открытаго положенія берега, заселеннаго враждебными намъ племенами; торговля посредствомъ турецкихъ судовъ, которая пользуясь лѣтнимъ временемъ, могли бы снабжать товарами: Новороссійскъ, Геленджикъ и Сухумъ-кале — оказалась невозмож-

ною, вслѣдствіе дороговизны русскихъ товаровъ, и большихъ покровительственныхъ пошлинъ на иностранные. И такимъ образомъ, владѣя болѣе половины столѣтія всѣмъ восточнымъ берегомъ Чернаго моря, Россія не извлекла никакихъ выгодъ изъ этого владѣнія, не смотря на то, что на восточномъ берегу именно есть тѣ произведенія, которыхъ недостаетъ на сѣверномъ берегу, и что поэтому русская торговля на Черномъ морѣ, по видимому, находилась при условіяхъ, самыхъ благопріятныхъ для своего развитія. Всѣ возможныя выгоды этой торговли перешли на сторону Турціи, и, къ крайнему сожалѣнію, Трапезондъ, еще недавно ничтожная пристань, сдѣлался большимъ торговымъ городомъ и главнымъ складомъ всѣхъ товаровъ, потребляемыхъ на восточномъ берегу, тогда какъ эта будущность и значеніе и по топографическому положенію и по политическимъ причинамъ, должны бы принадлежать русскимъ городамъ Поти и Керчи.

Кромѣ матеріальнаго убытка, развитіе турецкой торговли на восточномъ берегу имѣло весьма вредное нравственное вліяніе, хотя и трудно опредѣлить точно, въ какой степени турецкая торговля замедлила совершенное покореніе этой части Кавказа.

Во всякомъ случаѣ, вредъ отъ турецкой торговли былъ слишкомъ великъ и очевиденъ для всякаго, знакомаго съ восточнымъ берегомъ Чернаго моря, и потому естественно, съ самаго появленія русскихъ въ этой части Кавказа, всѣ стремленія мѣстныхъ начальниковъ и самаго правительства клонились къ тому, чтобы измѣнить существующій порядокъ: развить русскую торговлю и посредствомъ ея уничтожить торговлю турецкую. Много было избираемо для этого средствъ, много было сдѣлано большихъ пожертвованій; но ожидаемыхъ результатовъ до сихъ поръ незамѣтно и слѣдовъ.

Постараемся же, сколько возможно, опираясь на факты, разобрать подробно всѣ принимавшіяся мѣры, чтобы открыть, при этомъ разборѣ, причины всѣхъ неудачъ, и пользуясь уроками прошедшаго, достигнуть уясненія того, что по нашему мнѣнію можетъ служить съ пользою, въ наше время, для достиженія давно желанной, но еще ни разу не достигнутой цѣли.

Вотъ мѣры, которые принимались правительствомъ:

- 1) крейсерство морское и прибрежное;
- 2) фактическое занятіе берега, т. е. учрежденіе береговой черноморской линіи и развитіе торговли съ горцами;

5) учрежденіе таможенной линіи отъ укр. Гагры до укр. Св. Николая.

Я не предполагаю написать подробной исторіи появленія и развитія всѣхъ этихъ мѣръ, но изложу только тѣ историческіе факты, которые, по моему мнѣнію, лучше характеризуютъ дѣйствительность или вредъ помянутыхъ мѣръ.

1) КРЕЙСЕРСТВО МОРСКОЕ И ПРИБРЕЖНОЕ.

Морское крейсерство по восточному берегу Чернаго моря принадлежитъ къ числу первоначальныхъ мѣръ, съ которыхъ, такъ сказать, началось покореніе этой части Кавказа. Начало крейсерства, кажется, можно отнести къ 1804 году, когда князь Цициановъ, послѣ присоединенія Мингреліи, открылъ первый портовый городъ на восточномъ берегу, въ Редуть-Кале. Послѣдовавшее скорѣ за тѣмъ присоединеніе Абхазіи, Самурзакани и Гуріи, и взятіе Анапы, Сунджукъ-Кале и Сухума, а слѣдовательно возможность, опираясь на эти пріобрѣтенія, приступить къ покоренію остальной части восточнаго берега, должна была породить идею о важности прекратить подвозъ военной контрабанды къ непокорнымъ горцамъ, и стало быть, о необходимости правильного морскаго крейсерства. Впрочемъ, Анапа и Сунджукъ-Кале были уступлены потомъ Турціи и взяты обратно, равно какъ и Поти, въ 1828 году; и только въ 1829 году, по андріанопольскому трактату, Турція отказалась окончательно отъ права на восточный берегъ, а потому крейсерство, какъ мѣра, правильно задуманная и систематически исполняемая—началась послѣ этого времени.

Крейсерство это вполне зависѣло отъ черноморскаго вѣдомства, тогда какъ всѣ другія военныя мѣры для покоренія западнаго Кавказа находились въ непосредственномъ завѣдываніи командира отдѣльнаго кавказскаго корпуса, и потому близкой связи между крейсерствомъ и сухопутными дѣйствіями повидимому вовсе не было. Между начальствами той и другой стороны происходили дѣятельныя сношенія, но полезныхъ результатовъ отъ того не было. Такъ должно думать по крайней мѣрѣ потому, что въ 1852 году, для окончанія всѣхъ недоразумѣній, адмиралу Грейгу и управляющему Мингреліею генералъ-маіору Вакульскому поручено было согласиться на будущее время на

счетъ средствъ, необходимыхъ для правильнаго крейсерства; 1-го августа въ Редуть-Кале, на шкунѣ «Рѣзвая», постановленъ былъ этими лицами актъ, которымъ положено содержать два отряда военныхъ судовъ: одинъ для крейсерства между Анапою и Гаграми, другой для крейсерства между Гаграми и Редуть-Кале. Оба отряда должны были состоять изъ 8 мелкихъ военныхъ судовъ и 2-хъ транспортовъ, необходимыхъ для перевозки грузовъ между занятыми нами пунктами берега. При этомъ опредѣлена также зависимость морскихъ чиновъ отъ сухопутнаго вѣдомства.

Не смотря, однако, на существованіе подобнаго документа, самъ генераль Вакульскій, въ слѣдующемъ году (1855) жаловался на неудовлетворительность крейсерства и просилъ усилить абхазскій отрядъ. Причиною этого было то, что горцы имѣли въ то время много галеръ, съ помощію которыхъ грабили купческія суда и нападали даже на военныя. По полученіи объ этомъ донесенія, Императоръ Николай собственноручно написалъ на немъ: «если черкесы строятъ галеры и ѣздятъ на нихъ, то неужели наши канонирскія лодки не могутъ служить при ихъ берегахъ?» Вслѣдствіе сего повелѣно было завести іолы и канонирскія лодки и производить на нихъ прибрежное крейсерство. Адмираль Грейгъ доказывалъ невозможность этого, о чемъ и производилась переписка до 1854 года, когда горцы, пріѣхавши на галерахъ, ночью разграбили базаръ впереди укр. Бомборъ и успѣли уйти безъ всякой потери, но неизмѣнно у насъ каботажныхъ судовъ для преслѣдованія ихъ. Послѣ этого случая, по волѣ Государя, генераль-адъютантамъ Лазареву и Розену поручено было согласиться о числѣ судовъ въ обоихъ отрядахъ и о заведеніи каботажнаго крейсерства. Генераль Розень предполагалъ имѣть въ Геленджикѣ, какъ самое безопасное изъ занятыхъ нами пунктовъ, 1 фрегатъ, 8 судовъ меньшаго ранга, 6 іоль, и 18 турецкихъ кочермъ. Кочермы были избраны имъ, какъ самыя удобныя для каботажнаго плаванія суда; ихъ предполагалось снабдить фалконетами и считать таможенными судами. Тотчасъ же послѣ этого рѣшенія кавказское начальство сдѣлало сношеніе съ русскимъ консуломъ въ Трапезондѣ, г. Герси, о высылкѣ чертежей кочермы и условій, на которыхъ могутъ быть пріобрѣтены эти суда въ Трапезондѣ. Г. Герси сообщалъ, что по-

купка одной кочеры можетъ стоить отъ 655—689 руб., но что продажа ихъ дозволяется только турецкимъ подданнымъ, и потому, если кавказское начальство желаетъ приобрести кочеры, то необходимо черезъ министерство Иностранныхъ дѣлъ получить отъ турецкаго правительства и выслать трапезондскому пашѣ особый фирманъ. Представленіе объ этомъ сдѣлано военному министру, который прежде истребованія фирмана спросилъ мнѣніе адмирала Лазарева о пользѣ кочермъ для каботажнаго крейсерства. Адмиралъ Лазаревъ находилъ, что: во первыхъ, нельзя позволить носить русскій военный флагъ такимъ безобразнымъ судамъ, какъ турецкая кочерма; а во вторыхъ, главная выгода послѣднихъ, при каботажномъ плаваніи, именно возможность вытаскиваться на берегъ въ каждой точкѣ, совершенно бесполезна для русскихъ судовъ, которыя не могутъ приставать къ непріятельскому берегу и даже вблизи его подвергаются опасности отъ нападенія. Поэтому мелкимъ судамъ, крейсерующимъ у восточнаго берега, необходимо имѣть качества, противоположныя качествамъ кочеры, т. е. вмѣсто удобства приближаться къ берегу, дать имъ всѣ средства быстро удаляться отъ него въ открытое море. Поэтому адмиралъ Лазаревъ признавалъ самымъ полезнымъ завести для крейсерства по восточному берегу 12 мелкихъ судовъ, шкуновъ и катеровъ. Съ этимъ мнѣніемъ согласился и генералъ Розенъ. Въ это же время всѣ суда обоихъ отрядовъ подчинены одному вице-адмиралу, на котораго возложена отвѣтственность за строгую блокаду берега.

Впрочемъ, несмотря на мнѣніе адмирала Лазарева, таможенное вѣдомство купило въ Трапезондѣ въ 1854 г. 6 кочермъ за 1277 черв. и уплатило за доставку 459 черв. Въ 1855 г. эти суда были освидѣтельствованы и приняты, но когда на нихъ поставили фалконы и начали стрѣльбу, то въ нихъ открылась течь, и всѣ мастера и шкипера въ Редутъ-Кале признали, что при стрѣльбѣ кочеры эти непременно потонуть. Поэтому для ихъ осмотра посланъ былъ капитанъ-лейтенантъ Дороховъ изъ Каспійской флотилии, который и нашелъ, что течь происходитъ отъ дурной конопатной работы и можетъ быть устранена, но что кочерма самое неудобное судно для крейсерства, ибо не можетъ держаться въ морѣ, и при всякомъ вѣтрѣ выбрасывается на берегъ. По всѣмъ этимъ причинамъ таможенные кочеры, съ разрѣшенія министра

финансовъ, въ 1856 году проданы въ томъ видѣ, въ какомъ они есть. Этимъ фактически доказана была справедливость мнѣнія адмирала Лазарева.

Соглашеніе между морскимъ и сухопутнымъ вѣдомствами въ 1854 году, не усилило, однако, крейсества и не устранило затрудненій въ доставкѣ моремъ грузовъ въ укрѣпленія, на транспортахъ черноморскаго флота, и потому въ 1855 году кавказское начальство испросило разрѣшеніе Государя на покупку парохода, который бы состоялъ въ непосредственномъ его распоряженіи. Разрѣшеніе было получено, и пароходъ *Язонъ*, стоившій съ доставкою 554 450 руб. ассигн., въ 1856 году доставленъ въ Россію, и вслѣдъ затѣмъ заказанъ другой пароходъ *Колхида*, на который издержано 529 156 руб. ассигн. Этотъ первый опытъ морскихъ судовъ въ кавказскомъ вѣдомствѣ, оказался весьма удовлетворительнымъ, такъ что въ 1858 году заказаны въ Англіи для кавказскаго вѣдомства еще три парохода: *Могучій*, *Боецъ* и *Молодецъ*, на сумму 1 725 000 руб. ассигн., а впослѣдствіи и шестой пароходъ *Эльборусъ* за 225 000 руб. сер. Сверхъ того, по ограниченному числу транспортовъ, высылаемыхъ на Кавказъ отъ черноморскаго вѣдомства (всего 4), куплено было въ Англіи 6 парусныхъ транспортовъ: *Цемесъ*, *Мамай*, *Субаши*, *Кодосъ*, *Адлеръ* и *Лаба*, съ доставкою, на сумму 722 282 рубли ассигн. Всѣ эти транспорты и пароходы поступили въ вѣдѣніе кавказскаго начальства, и заведеніе всего этого флота стоило болѣе 1 225 000 руб., а на починку и исправленіе его съ 1840 по 1852 годъ издержано было 1 679 509 руб. сер., не считая цѣнности угля и содержанія экипажей.

Съ передачею всѣхъ транспортныхъ судовъ прекратились, конечно, жалобы на несвоевременную доставку грузовъ въ укрѣпленія, но крейсество осталось въ прежнемъ положеніи. По крайней мѣрѣ, вотъ что говоритъ жившій въ то время между непокорными горцами, англійскій эмисаръ г. Бель (*).

«Voila maintenant dix-sept jours que je suis sur cette côte et que j'en ai longé une portion considérable; et durant tout ce temps, quoique j'ai continuellement cherché du regard les navires rus-

(*) Journal d'une résidence en Circassie pendant les années 1837, 1838 et 1839 par J. S. Bell.—Traduit de l'Anglais par L. Vivien. Paris.—1841. Pag. 64. Tom. I.

ses et que je n'aie cessé de m'enquérir après eux, il ne m'est arrivé qu'une seule fois d'en voir: c'étaient deux voiles qu'on présuma être russes, mais qui étaient à trop grande distance de terre pour qu'on put les reconnaître. Rien dans le temps ni dans le vent ne les a empêchées d'aller où il leur a plu. Le blocus, dans le fait, paraît n'être qu'une simple plaisanterie sauf quand un navire est accidentellement tombé dans la croisière, ou que les Russes se sont aventurés, furtivement et à la faveur de la nuit, à venir brûler ceux qu'ils ont pu trouver non gardés sur la grève, comme ils l'ont essayé dernièrement à Tû, sur deux bâtiments».

Слова г. Беля подтверждаются всѣми официальными донесеніями того времени о невозможности, посредствомъ морскаго крейсера, воспретить приставасть турецкимъ каботажнымъ судамъ къ восточному берегу и о морскихъ разбояхъ самыхъ горцевъ, которые рѣшались атаковать даже наши военныя суда.

Такъ, напримѣръ, въ 1857 году люгеръ *Глубокій*, командиръ лейтенантъ Шпаковский, былъ атакованъ горцами на галерахъ, и обязанъ своимъ спасеніемъ только превосходству артиллеріи. Даже въ 1846 году горцы съ успѣхомъ сопротивлялись нашимъ военнымъ судамъ. Корветъ «Пиладъ» и бригъ «Паламедъ», встрѣтивъ три кочеры, атаковали ихъ гребными судами; но кочеры эти вступили въ бой и отстрѣливались такъ сильно, что убили офицера, нѣсколькихъ матросовъ и заставили наши суда выпустить всѣ снаряды, послѣ чего кочеры спокойно пристали въ Вардане.

Дерзость горцевъ заставила обратить особое вниманіе на развитіе каботажнаго, прибрежнаго крейсера, и покойный Государь Императоръ, въ 1857 году, предложилъ генералу Розену сформировать изъ чиновъ азовскаго казачьяго войска 10-ть командъ въ 10—15 человекъ для крейсера у самаго берега, на лодкахъ *«особой конструкции въ войскъ извѣстной»*, такъ какъ, *«азовскіе казаки въ прежнемъ своемъ быту задунайской запорожской стѣи, имѣли главные промыслы на сихъ лодкахъ и приобрѣли искусство и знаніе въ прибрежномъ плаваніи»*. Генералъ Розень принялъ это предложеніе и изъ азовскихъ казаковъ сформировано было 10 командъ: 6 изъ нихъ отправлены

были въ Керчь къ генералу Вельяминову, а 4 въ укр. Сухумь-Кале. На эти команды предполагалось возложить постоянное прибрежное крейсерство отъ Анапы до Редуть-Кале. Генераль Равевскій, однако, находилъ невозможнымъ производить крейсерство между Анапою и Гаграми, такъ какъ азовскія лодки не выдерживаютъ свѣжей погоды въ морѣ, и кромѣ того, горскія галеры, на которыхъ помѣщается до 40 человѣкъ, всегда могутъ овладѣть ими, и потому предлагалъ употреблять азовскія лодки для сообщенія между укрѣпленіями. Это мнѣніе было принято всѣми и въ каждомъ изъ укрѣпленій береговой линіи заведено было по 2 азовскихъ барказа, для которыхъ одинъ комплектъ гребцовъ былъ изъ азовскихъ казаковъ, а другой изъ солдатъ укрѣпленія. Впослѣдствіи (въ 1845 году) число азовскихъ командъ увеличено еще четырьмя, которыя назначались для крейсерства въ 4-мъ отдѣленіи береговой линіи отъ р. Пигура до поста Св. Николая.

Азовскія команды, съ ихъ лодками (барказами), принесли большую пользу укрѣпленіямъ, создавши новый способъ вѣрнаго между ними сообщенія и значительно затруднили приходъ контрабандныхъ судовъ. Укрѣпленія построены были, какъ извѣстно, на самыхъ удобныхъ якорныхъ мѣстахъ. Съ заведеніемъ азовскихъ барказовъ приходъ кочермъ вблизи укрѣпленій сдѣлался невозможнымъ: усиленные охотниками изъ гарнизона, команды 2 азовскихъ барказовъ смѣло и не сомнѣваясь въ успѣхѣ, всегда могли атаковать въ морѣ и недопустить до берега самую сильную кочерму. Въ 1841 году генераль Анрепъ доносилъ объ уснѣшныхъ дѣйствіяхъ азовскихъ барказовъ и говорилъ, что они сдѣлались грозою контрабандистовъ. Не смотря, однако, на подобное рѣшительное свидѣтельство, нельзя думать, чтобы азовскіе барказы могли прекратить контрабандную торговлю: во-первыхъ, не всѣ удобныя якорныя мѣста были заняты укрѣпленіями; во-вторыхъ, морскія дѣйствія барказовъ возможны были только вблизи самыхъ укрѣпленій, такъ сказать подъ выстрѣлами ихъ; далѣе контрабандисты могли приставать почти безпрепятственно. И дѣйствительно, все время происходили сообщенія отъ нашего консула въ Трапезондѣ объ отправляющихся оттуда кочермахъ съ эмисарами и военною контрабандою.

Сообщенія эти всегда почти подтверждались въ дѣйствительности, но контрабандныя суда избѣгали преслѣдованія крейсеровъ. Въ 1845 году изъ Очамчирь (въ Абхазіи) прибыла въ Анатолю кочерма и привезла 52 человѣка плѣнныхъ. Такая огромная масса невольниковъ, собранная для груза одного судна, встревожила въ то время всѣхъ, ибо доказывала существованіе правильно организованной контрабандной торговли. Начались розыски, почему изъ Абхазскаго порта могъ отправиться такой грузъ, и по справкамъ оказалось, что кочерма эта дѣйствительно отплыла изъ Очамчирь, но она прибыла туда отъ черкесскихъ береговъ и только отстаивалась три дня на якорѣ противу Очамчирь. Такъ какъ объясненіе это было принято, то положеніе крейсерства въ то время оказывается совершенно неудовлетворительнымъ: кочерма, отъ черкесскихъ береговъ, могла проплыть, не будучи замѣченной, вдоль всего восточнаго берега Чернаго моря, занятаго нашими укрѣпленіями, и мимо укр. Сухумъ-Кале, гдѣ всегда стоялъ въ сборѣ отрядъ военныхъ судовъ.

Главною причиною неуспѣшнаго дѣйствія нашихъ морскихъ крейсеровъ было то, что всѣ они были парусныя и сидѣли глубоко въ водѣ, а потому не имѣли возможности подходить близко къ берегу и получали перевѣсъ надъ кочермами только при благопріятномъ вѣтрѣ, встрѣтивъ ихъ вдали отъ берега. При безвѣтріи же и противныхъ вѣтрахъ кочерма, пользуясь своими веслами, почти всегда благополучно уходила отъ крейсеровъ. Вслѣдствіе этого, въ 1847 году, генералъ Будбергъ, начальникъ береговой черноморской линіи, поднялъ вопросъ о замѣнѣ всѣхъ 10 парусныхъ транспортовъ винтовыми паровыми шкунами. Это предложеніе было принято, и первая шкуна «Аргонавтъ», заказанная въ Англіи за 60 т. рублей, прибыла въ 1851 году въ Керчь. Вслѣдъ за тѣмъ предполагалось заказать другую подобную шкуну, но приготовленія къ войнѣ, а потомъ наступившая вскорѣ война, помѣшали привести къ концу предположенія генерала Будберга.

Изъ этого краткаго очерка, весьма неполнаго конечно, вслѣдствіе недостаточности матеріаловъ, которые были у меня въ рукахъ, — можно вывести, однако, заключеніе, что какъ морское, такъ и прибрежное крейсерство отъ самаго начала до прекращенія

въ послѣднюю войну, никогда не въ силахъ было достигнуть той цѣли, съ которою было учреждено. Къ изложеннымъ выше причинамъ неуспѣха крейсерства не лишнее будетъ прибавить еще одну: кавказскія суда и крейсерующіе у восточнаго берега отряды подчинялись, въ общемъ составѣ и въ частности, сухопутнымъ начальникамъ и вмѣстѣ съ тѣмъ вполне зависѣли отъ черноморскаго вѣдомства и дѣйствовали по его инструкціямъ. Отъ этого естественно происходили безплодныя сношенія двухъ независимыхъ вѣдомствъ, много непріятныхъ столкновеній между мало-подчиненными другъ другу лицами, причемъ моряки часто показывали свое нежеланіе исполнять требованія сухопутныхъ начальниковъ, которые, съ своей стороны, не зная морскаго дѣла, своими ошибочными требованіями вызывали противудѣйствіе моряковъ. Какъ ни были ничтожны эти столкновенія, но въ общемъ итогѣ они не мало мѣшали общему дѣлу.

Послѣ англо-французской войны крейсерство по восточному берегу приняло совершенно другой видъ. Снятіе береговыхъ укрѣпленій и, слѣдовательно, уничтоженіе прибрежнаго крейсерства и уменьшеніе числа морскихъ судовъ въ отрядахъ, плавающихъ у восточнаго берега, затруднило болѣе чѣмъ когда нибудь нашихъ крейсеровъ въ поимкѣ контрабандныхъ судовъ. Къ этому присоединилось еще открытіе, по парижскому трактату, на восточномъ берегу, портовъ Анапы, Сухумъ-Кале, Редуть-Кале и Поті, и стѣснительная инструкция для крейсеровъ. Въ настоящее время крейсеръ можетъ взять только ту кочерму, которая попадется ему съ военною контрабандою, безъ паспорта, визированнаго нашимъ консуломъ, и въ добавокъ не далѣе 5 миль отъ враждебнаго намъ берега, и то по удостовѣреніи, что въ эту пяти-мильную полосу она попала добровольно, а не вслѣдствіе непогоды и противныхъ вѣтровъ. При такихъ условіяхъ нѣтъ возможности взять кочерму какъ призъ. Если на кочермѣ была бы военная контрабанда, то, при преслѣдованіи крейсера, шкиперу стоитъ только бросить за бортъ весь этотъ грузъ, и тогда онъ спокойно можетъ ожидать осмотра; онъ всегда имѣетъ паспортъ, визированный нашимъ консуломъ на Анапу, т. е. на крайнюю точку восточнаго берега. Съ такимъ паспортомъ крейсеръ, гдѣ бы онъ ни встрѣтилъ кочерму, вдоль всего бе-

рега, не можетъ арестовать ее какъ таможенный призь, ибо кочерма еще не достигла мѣста своего назначенія, гдѣ предполагается оплатить пошлиною лежащій на ней грузъ. Поэтому въ настоящее время кочермы вовсе не избѣгаютъ, какъ прежде, крейсеровъ, но прямо идутъ на нихъ и показываютъ свои паспорта; затѣмъ, едва крейсеръ отойдетъ на приличное разстояніе, кочерма идетъ прямо въ берегъ, гдѣ живутъ враждебныя намъ племена и находятъ у нихъ покровительство, помощь и вѣрный сбытъ своимъ товарамъ, неоплаченнымъ таможенною пошлиною. Обманутому крейсеру остается одно—разбить выстрѣлами кочерму, когда она уже на берегу; но въ то время, какъ подойдетъ крейсеръ, товары съ кочермы сняты и унесены далеко въ горы, а потеря пустой кочермы вовсе не важный убытокъ для контрабандиста, потому что убытокъ этотъ вознаграждается съ лихвою при продажѣ горцамъ товаровъ. Къ тому же, разбить совершенно кочерму выстрѣлами очень трудно: обыкновенно она только повреждается болѣе или менѣе, но всѣ эти поврежденія легко исправляются экипажемъ, и кочерма опять идетъ въ море. Положимъ, что крейсеръ разобьетъ кочерму въ дребезги; но для этого нужно не менѣе 150 выстрѣловъ. Каждый выстрѣлъ изъ нашего морскаго орудія стоитъ не менѣе 6—10 руб., а всѣ 150 выстрѣловъ не менѣе 900—1500 рублей, тогда какъ новая кочерма стоитъ не болѣе 700 рублей. Слѣдовательно, разбивать кочерму на берегу нерационально: мы наносимъ себѣ вдвое большій вредъ, чѣмъ непріятелю. Конечно, можно бы говорить о правдивенномъ вліяніи подобнаго истребленія, но постоянно увеличивающаяся контрабандная торговля вѣрнѣе всякихъ умозаключеній доказываетъ фактически, что ужасъ, наводимый этимъ истребленіемъ, вовсе не такъ великъ, какъ бы могло казаться съ перваго взгляда.

Такимъ образомъ, при настоящемъ порядкѣ вещей крейсерство не имѣетъ ни малѣйшей возможности помѣшать контрабандной торговлѣ, которая, прикрываясь паспортами, визированными на Анапу, снабжаетъ неоплаченными пошлиною товарами все побережье, заселенное враждебными намъ племенами, отъ Гагръ до Анапы; и потому, рассматривая съ экономической точки зрѣнія, крейсерство здѣсь, въ томъ видѣ, какъ оно производится, скорѣе вредно, чѣмъ полезно, ибо оно не только не окупаетъ ка-

кими нибудь полезными результатами издержекъ на свое содержание, но приносить матеріальный ущербъ намъ, не дѣлая ни какого почти вреда контрабандистамъ. Кромѣ матеріальнаго ущерба, изъ такого положенія дѣлъ вытекаетъ огромное нравственное зло: горцамъ извѣстны стремленія нашего правительства къ уничтоженію контрабанды на восточномъ берегу и къ прекращенію всякихъ сношеній между нимъ и Турціею. Очевидную невозможность достигнуть этого горцы не могутъ приписать ни чему другому, какъ безсилію Россіи и вмѣшательству иностранныхъ державъ, на которое они всегда рассчитывали и вѣра въ которое постоянно поддерживалась и поддерживается высылаемыми сюда постоянно эмисарами. Въ дневникѣ Г. Беля (*) и въ приложеніяхъ къ нему слишкомъ достаточно документовъ, подтверждающихъ такое предположеніе, и потому считаю излишнимъ дальнѣйшее развитіе этой мысли. Прибавлю только, во-первыхъ, что г. Бель жилъ у непокорныхъ племенъ во время самыхъ сильныхъ военныхъ дѣйствій на восточномъ берегу, когда учреждалась береговая черноморская линія, и мы имѣли всѣ средства содержать строгую блокаду берега; во вторыхъ, послѣ парижскаго трактата, во всѣ открытые для иностранныхъ судовъ порты допущены иностранные представители, консулы, а вмѣстѣ съ тѣмъ и вліяніе иностранныхъ державъ на прибрежное населеніе естественно должно усилиться, сравнительно съ тѣмъ, каково оно было при г. Белѣ, какъ бы ни казалось съ перваго взгляда незамѣтнымъ это вліяніе.

Причины успѣха контрабанды отъ укр. Гагръ до укр. Св. Николая нѣсколько отличны и будутъ изложены при разсмотрѣніи карантинно-таможенной линіи.

2. БЕРЕГОВАЯ ЧЕРНОМОРСКАЯ ЛИНІЯ И РАЗВИТІЕ ТОРГОВЛИ СЪ ГОРЦАМИ.

Неуспѣшность крейсерства, всегда и всеми сознаваемая, заставила предпринять другія мѣры для прекращенія сношеній восточнаго берега съ Турціею и для облегченія покоренія этой части Кавказа. Самая рѣшительная и вѣрная мѣра есть, конечно,

(*) Journal d'une residence en Circassie pendant les années 1837, 1838 et 1839 par. J. S. Bell. Paris. 1841.

фактическое занятіе всей линіи берега. Эта мысль была причиною образованія береговой черноморской линіи.

Припомнимъ теперь постепенность фактическаго занятія восточнаго берега Чернаго моря.

Въ 1804 году присоединена къ русскимъ владѣніямъ Мингретія, кромѣ крѣп. Поті, занятой турками; въ 1810 и 1811 годахъ—Абхазія, Самурзаканъ и Гурія, а также взяты были Анапа (1807) и Сунджукъ-Кале (1811), уступленные потомъ Турціи. Наконецъ, по адрианопольскому миру 2-го сентября 1829 года, Турція уступила Россіи права на весь восточный берегъ Чернаго моря, отъ устья р. Кубани до укр. Св. Николая. Первый пунктъ, занятый нами въ то время, была крѣпость Анапа, взятая послѣ правильной осады въ 1828 году. Вслѣдъ за тѣмъ заняты Геленджикъ и уже въ 1828 году графъ Паскевичъ сдѣлалъ представленіе военному министру о пользѣ и необходимости проложить прямое сухопутное сообщеніе отъ Ольгинскаго поста, въ 60 верстахъ отъ Екатеринодара, до Геленджика. Постройка этого сообщенія съ тремя на немъ укрѣпленіями разрѣшена въ 1831 году, и графу Паскевичу предоставлено израсходовать 760 т. р. ассигн. изъ контрибуціи 5 000 000 руб., полученной отъ Персіи и предназначенной для улучшенія полезныхъ предпріятій въ Закавказскомъ краѣ. Въ 1831 и 1832 г. построены укрѣпленія Геленджикъ, на что израсходовано 49 717 руб. ассигнаціями.

Въ 1830 году построено укр. Гагры для прикрытія Абхазіи, въ предположеніи, что приморская дорога есть единственный путь для движенія горцевъ въ эту область.

Въ 1834 году генераль Вельяминовъ представилъ общее предположеніе о занятіи восточнаго берега Чернаго моря линією укрѣпленій въ устьяхъ всѣхъ рѣкъ, куда приходятъ обыкновенно турецкія кочермы, и предложилъ уничтожить всѣ аулы горцевъ на 25 верстъ разстоянія отъ берега, чтобы контрабандисты нигдѣ не находили содѣйствія мѣстныхъ жителей. Въ то же время корпусный командиръ баронъ Розенъ, желая упрочить русское могущество за Кубанью, предполагалъ образовать около Анапы и Геленджика поселенія изъ солдатъ, прослужившихъ 10 лѣтъ. Хотя генераль Вельяминовъ и находилъ, что поселенія около Геленджика неудобны, по недостатку земель, и около Анапы еще

преждевременны, но вопреки этому мнѣнію вблизи Анапы устроены были станицы Николаевская, Благовѣщенская, Суворовская, Витячева, которыя стоили намъ большихъ усилій и сняты передъ англо-французской войной.

Въ 1855 году, по случаю военныхъ дѣйствій въ Абхазіи, выстроено мостовое укрѣпленіе на р. Бзыбѣ и разработана дорога черезъ Бомборы и Пицунду къ укр. Гаграмъ. Съ другой стороны, на р. Кодорѣ построено укр. Дранды для штабъ-квартиры линійнаго баталіона.

Въ 1856 году генералъ Вельяминовъ прибылъ съ отрядомъ на р. Дообѣ и построилъ здѣсь укр. Александрійское, названное потомъ Кабардинскимъ и наконецъ Константиновскимъ, послѣ посѣщенія его въ 1850 году Великимъ Княземъ Константиномъ Николаевичемъ.

Въ 1857 году занять былъ особымъ отрядомъ, подъ начальствомъ барона Розена, мысъ Адлеръ и при р. Мдзымѣ выстроено укр. Св. Духа. Въ то же время генералъ Вельяминовъ, изъ Геленджика, пришелъ съ отрядомъ къ устью р. Пшады, заложилъ здѣсь Новотроицкое укрѣпленіе и выступилъ съ отрядомъ на р. Вуланъ, гдѣ и построилъ Михайловское укрѣпленіе.

Въ 1858 году генералъ Раевскій, назначенный вмѣсто генерала Вельяминова, представилъ корпусному командиру генералу Головину докладную записку, въ которой доказывалъ, что кр. Анапа, основанная послѣ присоединенія Крыма вышедшими оттуда татарами, могла имѣть важность только до тѣхъ поръ, пока находилась въ рукахъ турокъ, по близости своей къ Крыму и закубанскимъ племенамъ; что открытый рейдъ этого порта не представляетъ никакихъ удобствъ для приходящихъ судовъ, и потому предлагалъ упразднить кр. Анапу, бѣставя въ ней только одинъ баталіонъ, необходимый для прикрытія поселеній, а вмѣсто Анапы занять новый пунктъ въ Цемесской бухтѣ. Это предложеніе было принято и генералу Раевскому, вмѣстѣ съ адмираломъ Лазаревымъ, поручено было выбрать въ Цемесской бухтѣ мѣсто для порта, который могъ бы устроиться для удобствъ эскадры, крейсерующей у восточнаго берега. Мѣсто это выбрано при р. Цемесѣ и названо Новороссійскомъ, гдѣ и построено укрѣпленіе. Кромѣ Новороссійска въ 1858 году выстроено еще 2 укрѣпленія: отрядомъ генералъ-маіора Симборскаго, со сто-

роны Абхазии сдѣланъ десантъ у р. Сочи и построено укрѣпленіе Навагинское; а отрядомъ генерала Раевского сдѣланъ десантъ у Шапсухо и построено здѣсь укр. Тенгинское.

Въ 1859 году построено 5 укрѣпленія: фортъ Головинскій у Субаши; фортъ Лазаревъ у Псезуаппе и фортъ Раевскій на р. Мессагъ, гдѣ проходитъ сухопутная дорога изъ Новороссійска черезъ Гастогаевское укрѣпленіе на Вареникову переправу.

Такъ какъ укрѣпленія береговой линіи были очень удалены отъ Тифлиса и Ставрополя, почему, при недостаткѣ удобныхъ сообщеній, управленіе ими изъ этихъ городовъ было затруднительно, то въ 1859 году признано было полезнымъ образовать изъ всѣхъ приморскихъ пунктовъ, отъ устьевъ р. Кубани до границъ Самурзакани, особое управленіе береговой черноморской линіи, которая раздѣлена была сначала на 2, потомъ на 3 отдѣленія, и наконецъ съ присоединеніемъ побережья Самурзакани, Мингреліи и Гуріи, въ 1845 году образовано 4 отдѣленіе. Начальникъ береговой линіи поставленъ былъ въ самостоятельное положеніе и имѣлъ право сноситься прямо съ военнымъ министромъ.

Такимъ образомъ въ 1859 году уже вполне приведена была въ исполненіе мысль генерала Вельяминова, именно всѣ важныя якорныя мѣста по восточному берегу заняты были укрѣпленіями, вооруженными сильною артиллеріею, и кромѣ того, въ каждомъ изъ нихъ находилось по два, вооруженныхъ фалконетами, азовскихъ барказа, которые могли бы преслѣдовать въ морѣ контрабандныя кочермы, если бы онѣ вздумали приставать къ берегу внѣ выстрѣловъ укрѣпленій. Сношенія горцевъ съ турками значительно затруднились, но за то положеніе гарнизоновъ, запертыхъ въ тѣсной внутренности укрѣпленій, изъ которыхъ нельзя было выходить, не подвергая себя выстрѣламъ горцевъ; недостатокъ свѣжей пищи, вслѣдствіе затруднительности доставки припасовъ моремъ и невозможности приобрести ихъ на мѣстѣ; однообразіе занятій и безвыходность положенія, — все это, вмѣстѣ съ вреднымъ климатомъ, было причиною страшной болѣзненности между гарнизонами укрѣпленій. Хотя гарнизонамъ выдавалось усиленное содержаніе и морская провизія; приняты были всѣ мѣры разнообразить ихъ скучную жизнь; по предложенію адмирала Лазарева заведены были лодки и невода для рыбной ловли —

но все эти мѣры были безуспѣшны: болѣзненность и смертность развивались въ ужасающихъ размѣрахъ. Чтобы составить себѣ понятіе объ этомъ, приведемъ въ примѣръ укрѣп. Св. Духа (*), гдѣ при численности гарнизона отъ 650 до 950 человѣкъ, среднимъ числомъ ежегодно поступало въ лазаретъ 1800 больныхъ, а въ 6 лѣтъ (т. е. до 1846 года) поступило 10 800 человѣкъ. Изъ нихъ умерло 922 человѣка, т. е. въ 6 лѣтъ весь гарнизонъ вымиралъ и замѣнялся новымъ.

Вслѣдствіе подобной болѣзненности и смертности въ 1859 году гарнизоны укрѣпленій сдѣлались до того слабы, что не только не могли поддерживать верковъ, которые пришли въ разрушенное состояніе, но даже не имѣли достаточнаго числа людей для обороны ихъ, въ случаѣ нападенія. Такое бѣдственное положеніе гарнизоновъ не могло укрыться отъ горцевъ, которые зорко высматривали случай сдѣлать имъ возможное зло. Въ то время горцы съ одной стороны особенно сильно возбуждались противъ Россіи эмисарами, изъ которыхъ особенно замѣчательны англичане Лонгвортъ и Бель; послѣдній, какъ то подробно изложено въ его дневникѣ, прожилъ 5 года между непокорными горцами, съ цѣлю примиренія частной вражды между племенами и составленія изъ всѣхъ ихъ одного правильно-организованнаго союза подъ покровительствомъ Турціи и европейскихъ державъ, и для направленія общихъ усилій къ истребленію русскихъ укрѣпленій на восточномъ берегу. Съ другой стороны, голодъ, который обнаружился въ этомъ году на восточномъ берегу вслѣдствіе усиленныхъ военныхъ дѣйствій съ нашей стороны, придавалъ горцамъ особенное желаніе взять укрѣпленія наши и воспользоваться собранными въ нихъ запасами. Оба эти обстоятельства были причиною того, что 7-го февраля 1840 года горцы атаковали фортъ Лазаревъ и овладѣли имъ. Успѣхъ этотъ ободрилъ ихъ, и 29-го февраля они напали на Вельяминовское и взяли его. 25-го марта, не смотря на отчаянное сопротивленіе гарнизона, горцы овладѣли Михайловскимъ укрѣпленіемъ, знаменитымъ геройскимъ подвигомъ рядового Архина Осипова; 2-го апрѣля взято Николаевское укрѣпленіе близъ Абина, а 26-го мая атакованъ и Абинскій фортъ, отъ котораго горцы отражены были съ страшнымъ урономъ, отнявшимъ у нихъ охоту

(*) Рапортъ генерала Будберга отъ 9-го августа 1846 года № 962.

продолжать свои нападенія. Чтобы эти несчастные для насъ случаи не могли имѣть вреднаго вліянія на ходъ военныхъ дѣйствій, по волѣ Государа составленъ былъ особый десантный отрядъ изъ войскъ 5-го пѣхотнаго корпуса, и подъ начальствомъ генерала Раевского 10-го мая высадился у Туапсе, а 22-го мая у Псезуаппе, гдѣ и возобновилъ укрѣпленія Вельяминовское и Лазаревское.

Въ 1840 году волненія въ Дагестанѣ и Чечнѣ отвлекли вниманіе отъ береговой черноморской линіи, и всѣ средства, находившіяся на послѣдней, употребляемы были на устройство и усиленіе обороны прежде занятыхъ пунктовъ и на развитіе нашей торговли съ горцами. Новыхъ пунктовъ занимаемо не было до самаго снятія линіи, хотя изъ рапорта генерала Раевского, отъ 1-го апрѣля за № 155, видно, что для окончательнаго довершенія береговой линіи предполагалось усилить ее еще 4-мя укрѣпленіями въ Ту-Вардане, Хошуте и Гагрипше.

Въ 1854 году, при началѣ англо-французской войны черноморская береговая линія была снята безъ всякой потери съ нашей стороны, не смотря на присутствіе союзнаго флота въ Черномъ морѣ. Это блестящее дѣло исполнено было начальникомъ береговой линіи, контръ-адмираломъ Серебряковымъ, съ помощію принадлежащихъ кавказскому вѣдомству пароходовъ и транспортовъ, вмѣстѣ съ эскадрою контръ-адмирала Памфилова. Въ Абхазіи же и Цебельдѣ укрѣпленія сняты при содѣйствіи владѣтеля первой, князя Михаила Шервашидзе.

Укрѣпленія сняты въ такой постепенности:

Съ 4-го на 5-е марта, въ теченіе 24-хъ часовъ, сняты одновременно укрѣпленія: Новотроицкое, Тенгинское, Вельяминовское, фортъ Лазаревъ, Головинское и Навагинское.

9-го марта снято укр. Св. Духа, пароходомъ «Громоносецъ», подъ командою полковника Сколкова.

15-го марта снятъ Геленджикъ: гарнизонъ его перешелъ сухопутно въ Новороссійскъ.

22 марта сняты Пицунда и Бомборы и гарнизоны ихъ отступили въ Сухумъ.

30 марта оставленъ Новороссійскъ.

Въ началѣ апрѣля оставлена Анапа и укр. Марамба въ Цебельдѣ, а 9-го апрѣля, принявши гарнизоны Бомборъ, Пицунды

и Марамбы, войска наши отступили изъ Сухумъ-Кале для присоединенія къ гурійскому отряду.

Оставалось неснятымъ одно укр. Гагры. Флотъ нашъ въ то время уже долженъ былъ собраться въ Севастополь; сухимъ путемъ отступить гарнизону изъ Гагръ не было никакой возможности: гибель его казалась неизбежною, но самоотверженіе грека Сарандо Фотія спасло гарнизонъ Гагръ, и 25-го апрѣля онъ оставилъ укрѣпленіе.

Береговая черноморская линія, во время своего существованія и въ особенности послѣ упраздненія въ 1854 году, находила много поклонниковъ и порицателей. Чтобы безпристрастно обсудить ея значеніе, необходимость и пользу, обратимся къ официальнымъ документамъ и, выяснивши себѣ цѣль ея учрежденія, рассмотримъ въ какой степени она достигла или не достигла ея и почему?

Цѣль учрежденія береговой черноморской линіи яснѣ всего изложена въ отношеніи военнаго министра къ командиру кавказскаго корпуса генералу Головину, отъ 22-го февраля 1840 года за № 1151, изъ котораго мы и сдѣлаемъ слѣдующее извлеченіе:

«..... Многолѣтнія дѣйствія силою оружія противу непокорныхъ черкесскихъ племенъ, въ различныхъ пунктахъ и безъ общей связи между собою продолжавшіяся, при всевозможныхъ успѣхахъ въ частности, ни малѣйшаго не имѣли вліянія на общее успокоеніе края. Торговыя связи съ Турцією, военныя и всякія другія пособія, которыя горцы получали, и непріязненныя внушенія, доходившія къ нимъ черезъ открытый всякимъ сообщеніямъ восточный берегъ Чернаго моря, непрерывно возбуждали ихъ къ новымъ безпокойствамъ и возстаніямъ. Къ преступленію подобныхъ сношеній крейсерство военныхъ судовъ, неослабно продолжавшееся, оказалось совершенно недостаточнымъ и никакого не оставалось средства, дабы положить имъ предѣлъ, какъ занятіе самаго берега, съ устройствомъ укрѣпленій въ главнѣйшихъ якорныхъ мѣстахъ. Правительство никогда не считало этой мѣры достаточною для окончательнаго усмиренія горцевъ, но принятіемъ оной и неослабнымъ продолженіемъ ея исполненія дости-

гаеть двойкой цѣли, въ послѣдствіяхъ своихъ равно важной: во первыхъ, лишаеть горцевъ всякихъ вышнихъ пособій; во вторыхъ, заставляеть ихъ обратить всю торговлю въ наши предѣлы. Независимо отъ сего, въ мѣрѣ этой заключается и нравственное для горцевъ убѣжденіе о положительномъ и непоколебимомъ намѣреніи правительства привести ихъ къ покорности».....

«Такимъ образомъ, береговыя укрѣпленія, въ настоящемъ ихъ числѣ и пространствѣ, не могутъ быть разсматриваемы какъ заведенія постоянныя, но какъ учрежденія временныя, служащія лишь средствомъ къ достиженію извѣстной цѣли. По мѣрѣ ея достиженія, только важнѣйшія изъ нихъ могутъ быть сохранены какъ сосредоточенія береговаго управленія и торговли вышней и внутренней, прочія, затѣмъ, должны быть упразднены вовсе, или будутъ существовать въ видѣ открытыхъ поселеній, по степени мѣстныхъ удобствъ каждаго изъ сихъ пунктовъ...»

Если такова была цѣль учрежденія береговой линіи, то что помѣшало достигнуть ея?

Первый основатель береговой линіи, генералъ Вельяминовъ, согласно съ мыслию котораго и начали приводить въ исполненіе эту мѣру, по болѣзни, долженъ былъ оставить службу въ 1838 году, т. е. въ самомъ почти началѣ учрежденія линіи, по занятіи Ишады и Вулана. Правда, начатое дѣло передано было, по его выбору, генералу Раевскому, одному изъ самыхъ замѣчательныхъ дѣятелей, посвящающихъ себя общественной службѣ, но генералъ Раевскій былъ подчиненъ начальнику кавказской линіи, генералъ-адъютанту Граббе, который имѣлъ убѣжденія, совершенно противоположныя убѣжденіямъ генерала Раевского. Мнѣніе генерала Граббе раздѣлялъ и командиръ кавказскаго корпуса, генералъ Головинъ. Поэтому генерала Раевского ожидало всюду противудѣйствіе, иногда самое незамѣтное и потому совершенно неотразимое. Къ тому же генералъ Раевскій оставилъ береговую линію въ 1841 году и передалъ ее генералу Анрепу, который не въ состояніи былъ понять мыслей своего предшественника. По крайней мѣрѣ, вотъ что доносилъ онъ 9-го апрѣля 1841 г. за № 120.

«Я увидѣлъ береговую линію послѣ прочтенія всѣхъ проектовъ моего предшественника; теперь, разсмотрѣвши ихъ вновь, я готовъ думать, что тутъ рѣчь идетъ о какомъ то другомъ краѣ, мнѣ неизвѣстномъ, а не о восточномъ берегѣ Чернаго моря.»

А между тѣмъ, ничего не могло быть проще и рациональнѣе мыслей генерала Раевского и, повидимому, нужны были особыя усилія, чтобы не понять ихъ!

Вотъ что писалъ генералъ Раевскій въ опроверженіе мнѣнія генерала Граббе, основнымъ догматомъ котораго было стремленіе «устрашить горцевъ» и который предписывалъ генералу Раевскому жечь и разорять аулы натухайцевъ:

«Я совершенно противъ опустошеній, ибо 25 лѣтнее разореніе Чечни не привело къ покорности; что, не смотря на блестящіе подвиги генерала Фези и покореніе 42 народовъ Дагестана, послѣдній теперь менѣе покоренъ, чѣмъ когда нибудь.... Самое вѣрное средство покорить натухайцевъ, по моему мнѣнію, состоитъ въ томъ, чтобы убѣдить ихъ, что мы имѣемъ достаточныя для того силы, но не намѣрены разорять ихъ.»

Основываясь на такомъ убѣжденіи, генералъ Раевскій, вопреки мнѣнію гг. Головина и Граббе, испросилъ у Государя разрѣшеніе на отпускъ ему, для начатія торговыхъ сношеній съ горцами, 20 т. пуд. соли, которые распределены были между гарнизонами укрѣпленій для вымѣна у горцевъ тѣхъ предметовъ, въ которыхъ нуждались гарнизоны.

Но послѣ взятія горцами нашихъ укрѣпленій, въ началѣ 1840 года, генералъ Граббе приказалъ отмѣнить эту мѣну, для наказанія горцевъ. Такъ какъ наибольшую пользу при этомъ извлекали гарнизоны укрѣпленій, которые, благодаря мѣнѣ, имѣли свѣжіе припасы, а не довольствовались одною морской провизіею, то, конечно, такое наказаніе горцевъ было крайне невыгодно для нашихъ укрѣпленій, и потому, по представленію г. Раевского, мѣновая торговля съ горцами была возстановлена и въ ноябрѣ 1840 года, при осмотрѣ линіи, г. Раевскій былъ пораженъ благопріятными ея послѣдствіями. Въ Новотроицкомъ укрѣпленіи онъ нашелъ запасъ порціоннаго скота на шесть мѣсяцевъ, и весь этотъ скотъ былъ пріобрѣтенъ мѣною на соль.

Не довольствуясь этимъ прекраснымъ началомъ, г. Раевскій предположилъ совершенно уничтожить контрбандную торговлю горцевъ съ Турціею, доставляя горцамъ въ нашихъ укрѣпленіяхъ, за умѣренную цѣну, всѣ, привозимые на турецкихъ кочерахъ, мануфактурные товары. Для этого онъ вошелъ въ сношеніе съ новороссійскимъ генералъ-губернаторомъ, графомъ Воронцовымъ, котораго просилъ найти, между одесскими капита-

листами, пользующійся общою довѣренностію торговый домъ, который бы взялъ на себя производство этой торговли. Перевозка всѣхъ этихъ товаровъ, по предположенію г. Раевского, производилась бы бесплатно, на казенныхъ транспортахъ, а для складовъ и торговли были бы отведены во всѣхъ укрѣпленіяхъ удобныя помѣщенія, также безъ всякой платы. Къ сожалѣнію, всѣ торговые дома Одессы были иностранныя, которые не могли имѣть никакого патріотическаго побужденія рисковать вѣрными выгодами для неизвѣстнаго еще предпріятія, и потому они предлагали выдать впередъ, по крайней мѣрѣ, 100 000 р. изъ казны, чтобы на эти деньги они могли купить товаровъ и начать ими торговлю. Очевидно, такія условія были всѣ въ пользу спекуляторовъ и нисколько не обезпечивали правительство въ вѣрномъ достиженіи предположенной цѣли и, слѣдовательно, не могли быть приняты.

Не видя возможности создать торговлю этимъ путемъ, г. Раевскій избралъ другой, еще болѣе вѣрный и рациональный, именно: привлечь торговое и промышленное населеніе въ занятые нами пункты, предоставивъ желающимъ селиться—разныя льготы, какъ напр.: совершенную свободу отъ всякихъ податей на 25 лѣтъ; право торговать безъ гильдейскихъ свидѣтельствъ и уплаты соответствующаго послѣднимъ налога и т. п.

Кромѣ того, генералъ Раевскій находилъ, что торговля на береговой линіи можетъ открыться только въ такомъ-случаѣ, когда будетъ разрѣшенъ безношлинный ввозъ всѣхъ иностранныхъ товаровъ и когда право торговать ими будетъ распространено на всѣхъ лицъ, поселившихся на восточномъ берегу, и потому онъ предлагалъ открыть для свободной торговли весь восточный берегъ, отъ устьевъ р. Кубани, до устья р. Пигура.

Подобное предложеніе, по мнѣнію генерала Раевского, не влекло возстановленія транзита черезъ Грузію, хотя онъ убѣжденъ, что «уничтоженіе транзита сдѣлало намъ огромный политическій вредъ.» «Уничтоженіе это, писалъ генералъ Раевскій, было причиною образованія трапезондской англійской компаніи, которая создала для англичанъ на Черномъ морѣ противные намъ торговые интересы, тогда какъ, если бы англійская торговля была направлена черезъ Грузію, мы имѣли бы общіе съ ней интересы. Съ уничтоженіемъ транзита, мы передали Англій всю народность, которую онъ пріобрѣлъ намъ на востокѣ.»

Генераль Граббе совершенно опровергаль эти мнѣнія генерала Раевского, и находилъ даже, что торговли между русскими и горцами совершенно быть не можетъ, потому что горцы не имѣютъ ничего для продажи, кромѣ невольниковъ и невольницъ. Если даже и допустить, что купцы, поселившіеся при нашихъ укрѣпленіяхъ, какъ Новороссійскъ напр., можетъ быть найдутъ себѣ какія нибудь занятія, то ремесленники совершенно останутся безъ дѣла. Эти опроверженія, конечно, противурѣчаютъ одно другому: если допустить, что купцы будутъ торговать и жить при нашихъ укрѣпленіяхъ, то нельзя не допустить, что они будутъ торговать въ лавкахъ, носить сапоги и ѣсть хлѣбъ, т. е., что они неизбѣжно дадутъ работу ремесленникамъ.

Не довольствуясь привлеченіемъ торговаго и промышленнаго населенія, генераль Раевскій предполагалъ создать прочныя поселенія въ каждомъ изъ занятыхъ нами пунктовъ и потому испросилъ разрѣшеніе на высылку женщинъ въ укрѣпленія береговой линіи. Когда число женатыхъ, уже водворенныхъ и имѣвшихъ водвориться, дошло до 1520, то генераль Раевскій, въ 1841 году, находя невыгоднымъ поселять солдатъ, жены которыхъ, по смерти мужей, имѣютъ право возвращаться на родину, предложилъ обратить женатыхъ солдатъ въ прибрежные козаки, всю дѣятельность которыхъ направить на каботажное плаваніе и рыбную ловлю, чтобы образовать здѣсь прочное морское населеніе. Назначеніе генерала Аврепа, который считалъ эту мѣру несвоевременною, помѣшало ея исполненію.

Еще въ 1839 году генераль Раевскій предлагалъ устроить вблизи Новороссійска рынокъ, гдѣ предоставить турецкимъ купцамъ продавать горцамъ, подъ наблюденіемъ нашей таможни, всѣ необходимыя для нихъ предметы и даже допустить продажу женщинъ. Очевидно, эта мѣра могла бы принести несравненно болѣе пользы, чѣмъ всѣ экспедиціи, съ цѣлю устрашить натухайцевъ, но исполненіе ея было отложено на время, пока не получатся положительныя данныя о результатахъ мѣнвой торговли съ горцами солью; продажа же женщинъ, которая составляетъ ничего болѣе, какъ магометанскій способъ выдавать своихъ дочерей въ замужество, рѣшительно воспрещена, «какъ несообразная съ духомъ христіанскаго благоустроеннаго правительства.»

Вотъ мысли, служащія основаніемъ проэктвъ генерала Раевского о развитіи восточнаго берега Чернаго моря, какія я могъ

найти въ дѣлахъ, мысли, которыя генераль Анрепъ отвергалъ выполнѣ и безусловно, какъ неимѣющія ничего общаго съ тою страной, для которой предлагались. Всякій, кто сколько нибудь знакомъ съ восточнымъ берегомъ и понимаетъ его значеніе, долженъ согласиться, что для покоренія этого края и упроченія здѣсь нашего могущества трудно придумать болѣе разумныя основанія.

Очень трудно выслѣдить основныя мысли, которыми руководился генераль Анрепъ при управленіи береговою черноморскою линіею, потому что послѣ него осталась одна переписка между имъ и начальниками отдѣленій и высшимъ начальствомъ, изъ которой трудно извлечь, какая мысль кому принадлежала. Подробный разборъ дѣятельности и предначертаній генерала Анрепа, равно какъ и преемника его, Будберга, увлекъ бы слишкомъ далеко за предѣлы нашей статьи, поэтому изложимъ только нѣсколько фактовъ, относящихся до развитія торговли съ горцами во время ихъ управленія.

Вотъ размѣры мѣнковой торговли съ горцами на соль (*):

Въ 1839 году	перевезено на береговую линію	12 000 пуд.
» 1840 »	»	» 45 782 »
» 1841 »	»	» 148 965 »
» 1842 »	»	» 40 000 »
» 1844 »	»	» 52 000 »
» 1845 »	»	» 64 000 »

Такъ какъ вольнопромышленникамъ, поселившимся на восточномъ берегу, позволялось торговать солью, и число ихъ въ 1845 году доходило до 585 человекъ, то они начали сильно соперничать съ казною въ продажѣ соли горцамъ, почему въ 1845 году рѣшено было казенную торговлю солью прекратить, запасы соли въ укрѣпленіяхъ израсходовать, а строеніямъ, гдѣ онѣ хранились, дать другое назначеніе. Въ 1848 году всѣ эти запасы были израсходованы.

Главная причина прекращенія казенной торговли солью была слѣдующая: при генералѣ Раевскомъ соль продавалась 40—41

(*) Любопытно бы знать, въ какой пропорціи увеличивался привозъ соли въ эти годы частными промышленниками, о чемъ я не могъ собрать свѣдѣній.

коп. за пудъ; въ 1841 году разрѣшено перевозить ее на вольныхъ судахъ и цѣна соли поднялась до 60 коп. за пудъ; потомъ генераль Коцебу предлагалъ поднять эту цѣну до 80 к. съ пуда, дабы наикидкою 20 коп. на пудъ, выручить деньги на наемъ переводчиковъ въ укрѣпленіяхъ. Естественнo, что при такой произвольной перемѣнѣ цѣны предмета, служившаго мѣриломъ мѣны, горцы не могли имѣть довѣрія къ казенной торговлѣ и обращались охотнѣе къ частнымъ лицамъ, которые, пользуясь высокою цѣною казенной соли, понизили свою продажную цѣну и постепенно приняли въ свои руки всю торговлю солью.

Въ обмѣнъ на соль гарнизоны укрѣпленій получали свѣжіе припасы и дрова, а вольные промышленники, сверхъ того, и всѣ другія мѣстные произведенія края. Торговля дровами могла бы, повидимому, получить большое развитіе, ибо уже въ 1844 г. однимъ купцомъ Плотниковымъ вымѣнено было у горцевъ 50 с. дровъ, которые, какъ видно изъ прошенія его, сожжены по приказанію генерала Будберга, подъ предлогомъ, что могутъ доставить закрытіе горцамъ при атакѣ. Это обстоятельство можетъ послужить къ характеристикѣ нашей торговли на восточномъ берегу.

Въ 1842 году, отставной капитанъ Бенкендорфъ задумалъ учредить торговлю съ горцами и для того отправилъ собственную шкуну *Пропойскъ*, командиръ мичманъ Яновъ, съ мелкими товарами, которые обмѣнивалъ на лѣсъ и другія мѣстные произведенія. Шкуна сдѣлала два рейса и въ первый же рейсъ привезла пальмы, орѣха, негною и чинара 2204 кряжа, и г. Яновъ завелъ сношенія съ горами, преимущественно въ Абхазіи, былъ въ аулахъ, въ 10 верстахъ отъ берега, и вездѣ былъ принимаемъ съ большимъ радушіемъ. Торговля лѣсомъ оказалась, впрочемъ, невыгодною, по неимѣнію сбыта, который могъ быть или за границу, или во внутреннія губерніи; а чтобы завести правильные обороты при выборѣ того или другаго рынка, необходимъ былъ новый и значительный капиталъ. Поэтому г. Бенкендорфъ просилъ себѣ слѣдующихъ льготъ: 1) освобожденіе отъ карантина, гдѣ принадлежащій ему лѣсъ, сложенный на открытомъ воздухѣ, давалъ тѣщины и терялъ всю цѣну; 2) кредита въ 500 000 руб. подъ залогъ товаровъ, и 3) право безплатнаго ввоза и вывоза всѣхъ мануфактурныхъ и мѣстныхъ произведеній. Министръ финансовъ нашелъ, что одному г. Бен-

кендорфу нельзя дать этихъ льготъ, ибо предполагается распространить ихъ на всѣхъ торгующихъ съ восточнымъ берегомъ. Поэтому г. Бенкендорфъ, не получивъ никакого пособія, оставилъ начатую имъ торговлю.

Въ 1842 году, корпусный командиръ генералъ Головинъ вошелъ въ сношеніе съ новороссійскимъ генералъ-губернаторомъ, графомъ Воронцовымъ, объ учрежденіи изъ одесскихъ капиталистовъ компаніи съ капиталомъ въ 1 000 000 руб. ассигн., для транзитной торговли съ Персіею и Азіятскою Турціею. Для этого генералъ Головинъ предполагалъ выбрать портъ Редуть-Кале и проложить къ нему сухопутное сообщеніе. Графъ Воронцовъ находилъ, что Редуть-Кале неудобенъ для торговаго порта; единственно удобное для сего мѣсто есть Сухумъ-Кале, куда и необходимо проложить дорогу. По его мнѣнію, транзитная торговля съ Персіею естественнымъ путемъ должна бы идти чрезъ Каспійское море и Волгу. Впрочемъ, при назначеніи его намѣстникомъ, графъ Воронцовъ измѣнилъ это мнѣніе: онъ обратилъ особое вниманіе на Редуть-Кале, для котораго составленъ былъ проектъ искусственнаго порта англичаниномъ Джономъ Рени, и къ этому порту проложено было сухопутное сообщеніе, которое должно бы было обратиться въ шоссе, если бы война не помѣшала этому.

Въ 1845 году, М. Taitoubt-de-Marigny, нидерландскій консулъ въ Одессѣ, пожелалъ открыть торговыя сношенія съ восточнымъ берегомъ и испрашивалъ разрѣшенія поселиться въ Новороссійскѣ. Это разрѣшеніе было дано ему, но торговля, имъ производимая, была весьма незначительна, судя по тому, что въ 1844 году генералъ Будбергъ не только не согласился выдать г. Мариньи займообразно подъ залогъ построекъ въ г. Новороссійскѣ и 2 бригавъ, плавающихъ подъ русскимъ флагомъ, 5000 руб., но даже возбудилъ вопросъ, полезно-ли пребываніе г. Мариньи въ Новороссійскѣ, такъ какъ иностранецъ этотъ представляетъ въ неблагопріятномъ видѣ дѣйствія нашего правительства и, притомъ, занимается только доставкой изъ Одессы разныхъ предметовъ для гг. офицеровъ, что, по мнѣнію генерала Будберга, могъ бы исполнить одинъ изъ нихъ, по общему выбору, безъ всякаго участія негоціанта.

Предоставляя тѣмъ, кто будетъ писать исторію нашихъ торговыхъ сношеній съ восточнымъ берегомъ, подробное изложеніе

всѣхъ другихъ попытокъ завести правильныя торговыя сношенія съ горцами и сравнительную оцѣнку ихъ достоинствъ и недостатковъ, я полагаю, что приведенныхъ фактовъ достаточно для разъясненія вопроса: возможно-ли было, при помощи береговой линіи, развитіе русскую торговлю съ горцами и что именно помѣшало осуществленію этого искренняго желанія правительства и всѣхъ благомыслящихъ людей?

Независть къ русскимъ, у племенъ, обитающихъ на восточномъ берегу, происходитъ не отъ религіознаго фанатизма, а возбуждена продолжительною и истребительною войною. На всемъ пространствѣ отъ Анапы до Гагръ, исламизмъ есть скорѣе политическое ученіе, чѣмъ религіозное вѣрованіе; русскіе вовсе не враги ихъ вѣры, но личные ихъ враги, отъ которыхъ они ждутъ всего дурнаго. Турки же для нихъ вовсе не пророки и апостолы, а только добрые союзники, отъ которыхъ они ожидаютъ всего хорошаго. Турецкій султанъ, по ихъ понятіямъ, не глава правовѣрныхъ, но единственная сила, которая должна бы вступиться за ихъ независимость. Поэтому заведеніе правильныхъ торговыхъ сношеній съ горцами, къ обоюдной выгодѣ ихъ и нашей, не встрѣчаетъ такихъ препятствій, которыя бы нельзя было устранить, настойчиво принимая раціональныя мѣры, оправдываемыя политическою экономіею. Нѣтъ никакого сомнѣнія, что если бы свѣтлыя понятія генерала Раевского были приведены въ исполненіе съ такою опредѣленностью и въ такой постепенности, какъ это изложено въ его проэктахъ, то положеніе нашей торговли на восточномъ берегу было бы совершенно другое, и всѣ пожертвованія правительства не пропали бы такъ безплодно, какъ это случилось вслѣдствіе ограниченности взгляда и противоположныхъ стремленій его преемниковъ. Какъ доказательство этого, приведу въ примѣръ дѣятельность послѣдняго начальника береговой линіи, контръ адмирала Серебрякова, который одинъ имѣлъ сходныя съ генераломъ Раевскимъ понятія о торговлѣ съ горцами. Созданіе и развитіе Новороссійска и его цвѣтущее положеніе передъ войной, обязано заведенію прочныхъ сношеній съ туземцами, у которыхъ адмиралъ Серебряковъ старался всѣми мѣрами развитъ земледѣліе, торговлю и промыслы, оставляя въ сторонѣ военные подвиги, какъ безполезные для дѣла. Новороссійскъ, конечно, уничтоженъ во время войны до

основанія; послѣ того не было оказано никакихъ поощреній для его заселенія и развитія здѣсь торговли, и все-таки по занятіи его русскими тотчасъ явилась торговля въ Новороссійскѣ, да кромѣ того въ Адагумскомъ и Крымскомъ укрѣпленіяхъ, также безъ всякаго поощренія, образовались базары и лавки. Вотъ этотъ-то результатъ лучше всего указываетъ, что правильно задуманное развитіе торговыхъ сношеній съ горцами, и систематически приведенное въ исполненіе, не могло быть уничтожено даже нашимъ отступленіемъ во время англо-французской войны, и не пропало безъ слѣда, какъ наше военное занятіе, но принесло очевидную пользу: облегчило наши сношенія съ горцами и, слѣдовательно, уменьшило ихъ нерасположеніе къ намъ, т. е. создало первый шагъ для вѣрнаго ихъ покоренія.

3) Таможенная линія отъ укр. Гагры до поста Св. Николая.

Съ присоединеніемъ Мингреліи, Абхазіи, Самурзакани и Гу-ріи, военное крейсерство у этой части восточнаго берега, принадлежащаго уже Россіи, было бы несообразнымъ, а потому здѣсь учреждена была карантинно-таможенная линія, получившая окончательное устройство въ 1851 г. Между тѣмъ, берегъ здѣсь заселенъ такими же дикими племенами, какъ и тѣ, которые живутъ къ сѣверу отъ Гагръ. Они, конечно, не могли и не считали нужнымъ добровольно подчиняться нашимъ таможеннымъ уставамъ, а какъ достаточной военной силы здѣсь не было, то контрабандная торговля всегда производилась здѣсь въ огромномъ размѣрѣ и съ совершенною безопасностью, какъ будто бы она была покровительствуема русскимъ правительствомъ.

Невыгоды такого положенія были всегда замѣтны для мѣстнаго начальства, и управляющій Мингреліею, генераль-маіоръ Вакульскій, уже въ 1854 г. просилъ разрѣшенія употреблять оружіе и войска для истребленія вдоль берега контрбандныхъ судовъ, которыя «не согласятся исполнить вѣжливыя требованія крейсеровъ». Но, во избѣжаніе озлобленія полудикихъ абхазцевъ, страдающихъ отъ прекращенія торговли съ Турціею, генералу Вакульскому было разрѣшено: «крейсерамъ разрушать суда только въ морѣ, а отнюдь не на мелкой водѣ, вблизи берега.» Вой-

сками же позволено истреблять только тѣ кочермы, «которые придуть съ контрабандою въ занятые нами пункты, какъ Гагры, Пинунда, Бомборы и Сухумъ.» Это, конечно, представляло самое вѣрное средство удалить отъ этихъ пунктовъ возможное торговое движеніе!

Послѣ того, въ 1845 г., начальникъ береговой черноморской линіи, генералъ Будбергъ, закрылъ было порты въ Келасурахъ, Очамчирахъ и Гудауѣ, но князь Воронцовъ нашелъ это распоряженіе преждевременнымъ и снова открылъ ихъ. Тогда, въ свою очередь, генералъ Будбергъ назначилъ слѣдствіе надъ самурзаканскимъ приставомъ, за поимку контрабанды. И это было совершенно логично: если былъ допущенъ приходъ контрабандныхъ судовъ къ берегамъ, нами занятымъ, гдѣ устроена была карантинно-таможенная линія, то необходимо было допустить въ прилежащей берегу странѣ, обращеніе доставляемыхъ на этихъ судахъ товаровъ. Но если Абхазія, Самурзаканъ, Мингрелія и Гурія снабжались неоплаченными пошлиною товарами, то, конечно, не было никакой возможности предохранить отъ нихъ весь Закавказскій край, а въ такомъ случаѣ, существованіе карантинно-таможенной линіи отъ укр. Гагръ до поста Св. Николая, становилось совершенно бесполезною и разорительною мѣрою.

Послѣ англо-французской войны и вторичнаго занятія нами восточнаго берега Чернаго моря, таможенная линія, конечно, была возстановлена вновь и строгое преслѣдованіе контрабанды составляетъ ея обязанность.... Но возможно ли достигнуть этого въ настоящее время?

Въ настоящее время мы занимаемъ здѣсь своими войсками только пять пунктовъ, на протяженіи всей линіи, именно: Св. Николая, Поті, Редуть-Кале, Сухумъ-Кале и Гагры. Остальныя точки берега совершенно открыты для контрабандной торговли. Правда, что во всѣхъ якорныхъ мѣстахъ, гдѣ есть замѣтное торговое движеніе, живутъ таможенные чиновники, съ однимъ или двумя гвардіонами, но возможно-ли одному чиновнику, опираясь на подобную военную силу, помѣшать приходу контрабандныхъ судовъ и контрабандной торговлѣ въ селеніи, составленномъ изъ турокъ, гдѣ на базарѣ всегда найдется десятка два вооруженныхъ горцевъ, приходящихъ сюда для торговли, и кото р ые смот-

рять на таможенного чиновника и его военные средства, какъ на главное препятствіе къ выгодной покупкѣ? Надо прибавить еще, что все это населеніе, если бы оно вздумало оказать сопротивленіе или противодѣйствіе таможеннымъ законамъ, не подвергается себя ни малѣйшей опасности, потому что пока явится судъ и слѣдствіе, виновные ужъ конечно успѣютъ *убѣжать въ горы*, т. е., по просту, разойдутся по домамъ. Если же имъ вздумалось бы убить таможенного чиновника или разбить его армію, то тогда они убѣгутъ къ непокорнымъ горнамъ и *сдѣлаются абреками*, т. е., говоря по просту, уйдутъ изъ своей деревни и будутъ жить у родныхъ. Предполагая какое угодно геройское самоотверженіе и готовность жертвовать собою для исполненія долга, что можетъ сдѣлать таможенный чиновникъ для прекращенія или предупрежденія контрабанды? Какіе бы сильные выговоры и предписанія ни высылались ему изъ правленія; какими бы разумными инструкціями не снабжали чиновника, сила вещей такова, что онъ не въ силахъ сдѣлать что нибудь, и обвинять его въ этомъ нѣтъ никакой возможности! Съ дикарями необходима сила, чтобы они могли уважать постановленія; если же этой силы нѣтъ, то, конечно, напрасны всѣ писанныя строгости: онѣ исполнены быть не могутъ!

Конечно, наши таможенные правленія и заставы существуютъ и дѣйствуютъ; но на нихъ оплачиваются пошлиною товары, привозимые въ занятые нами пункты берега, собственно для потребленія войскъ, и товары, доставляемые торговыми домами въ Тифлисъ и вообще въ Закавказскій край, которые продаются здѣсь въ иностранныхъ магазинахъ, и потому могутъ выдержать безъ затрудненія какую угодно накидку въ пользу таможенъ. Но всѣ эти товары, оплачиваемые пошлиною, составляютъ, конечно, весьма малую часть того, что провозится по восточному берегу.

Поэтому карантинно-таможенная линія, по всему восточному берегу, такъ же бесполезна теперь, какъ была бесполезна въ 1834 и 1845 годахъ, когда объ этомъ можно судить безошибочно на основаніи вышеприведенныхъ официальныхъ фактовъ. Всѣ невыгоды отъ ея учрежденія падаютъ на войска, квартирующие въ занятыхъ нами пунктахъ берега, которые поставлены болѣе или менѣе въ необходимость покупать товары на мѣстѣ, и на купцовъ, которые не могутъ развить своихъ оборотовъ,

имѣя единственными потребителями войска, такъ какъ туземное населеніе находить для себя удобнѣе пріобрѣтать, вблизи занятыхъ нами пунктовъ, товары, неоплаченные пошлиною. Для примѣра возьмемъ городъ Сухумъ-Кале, гдѣ находится все таможенное управленіе, и потому таможенный досмотръ достигаетъ своего maximum. Въ 6-ти верстахъ къ югу отъ Сухума лежитъ селеніе Келасуры, а верстахъ въ 15-ти къ сѣверу—сел. Арсаулъ, куда по недостатку военной силы контрабанда можетъ проникать безъ затрудненія. Кто же изъ туземцевъ пойдетъ въ Сухумъ для покупки, т. е. для обмѣна своихъ произведеній, когда онъ знаетъ, что за его произведенія въ Келасурахъ и Арсаулѣ ему дадутъ гораздо болѣе товаровъ? И оттого туземцы вовсе почти не являются въ Сухумъ для торговли, и стало быть, торговля наши связи съ туземцами вовсе не завязываются. Купцы, живущіе въ Сухумѣ, почти не торгуютъ, за недостаткомъ покупателей, и такимъ образомъ нужны пожертвованія отъ правительства для развитія города; сама страна нисколько не содѣйствуетъ этому.

При такомъ положеніи дѣлъ всеѣ выгоды отъ учрежденія таможенной линіи и высокихъ покровительственныхъ пошлинъ, ею оберегаемыхъ,—переходятъ къ контрабандистамъ и лицамъ, имъ покровительствующимъ. Очевидно, что никто изъ владѣльцевъ не позволитъ контрабандной кочермѣ приставать на своей землѣ иначе, какъ взявши съ нея болѣе или менѣе значительную пошлину въ свою пользу. Хотя эта пошлина и произвольна, но такъ какъ стачки между разными владѣльцами быть не можетъ, а напротивъ существуетъ сильное соперничество, вслѣдствіе котораго каждый изъ нихъ желаетъ доставить возможныя выгоды пристающимъ кочермамъ, и тѣмъ увеличить приходъ ихъ къ своимъ владѣніямъ,—то пошлина, выплачиваемая контрабандистами, при всей ея непостоянности, все таки несравненно менѣе покровительственной пошлины, которую бы они обязаны были платить, торгуя открыто, согласно таможеннымъ постановленіямъ. Отъ этого купцы, поселившіеся въ занятыхъ нами пунктахъ, никогда не могутъ продавать товары такъ дешево, какъ продаютъ ихъ турки, живущіе въ Гудавѣ, Очамчарахъ, Келасурахъ и проч... Если прибавимъ, что при контрабандѣ таможенной весьма удобенъ *возозъ* оружія и военныхъ припасовъ, и

вывозъ плѣнныхъ, женщинъ и дѣтей, — то намъ будутъ понятны всѣ преимущества, недоступныя нашимъ купцамъ, т. е. тѣмъ, которые ведутъ дозволенную торговлю, сообразно съ таможенными правилами, — преимущества, которыми пользуются лица, занимающіяся торговлею въ непризнанныхъ нами портахъ берега. А затѣмъ сдѣлается очевидна причина, вслѣдствіе которой воздвигаемые нами на восточномъ берегу города, такъ медленно развиваются, тогда какъ рядомъ съ ними турецкія деревни Абхазіи и Самурзакани быстро идутъ впередъ. Исключеніе составляетъ, конечно, одинъ городъ Поти, гдѣ 5-ть лѣтъ тому назадъ было нѣсколько лачугъ, а теперь выстроился самый торговый и многолюдный городъ на восточномъ берегу; но это исключеніе произошло потому, что послѣ англо-французской войны черезъ городъ Поти направлено все движеніе европейскихъ товаровъ, потребляемыхъ въ Закавказскомъ краѣ; учреждено пароходство по Ріону и истрачены правительствомъ значительныя суммы на вырубку лѣсовъ.

Н. Шавровъ.

(до слѣд. №°).

КАСПІЙ, ЕГО ПРОМЫШЛЕННОСТЬ И ТЕРГОВЛЯ.

(Окончаніе (*)).

*Шандруковская пристань (**).*

Пристань эта находится на западномъ берегу Каспійскаго моря, въ сѣверной его части, въ 50 верстахъ отъ города Кизляра, пзвѣстнаго большымъ количествомъ винограднаго вина, вывозимаго отсюда. Пристань существуетъ только для этого города. Чрезъ нее, онъ отправляетъ ежегодно, моремъ и потомъ по Волгѣ до Нижняго, отъ 11 до 13 тысячъ бочекъ винограднаго вина и получаетъ разныя мануфактурныя издѣлія—до 50 тысячъ пудовъ.

До учрежденія пароходнаго общества Кавказъ, вино съ Шандруковской пристани, до Астрахани, отправляли на небольшихъ розшивахъ, принадлежавшихъ астраханскимъ татарамъ. Переходъ невеликъ (135 верстъ) и идетъ на глубинѣ не болѣе 2½ сажень, почти всегда въ виду берега.

Кизлярскіе кушцы, исключительно армяне, отдавая бочки съ виномъ на розшивы, никогда, однако же, не отдавали на нихъ товары, привозимые изъ Россіи, и до 1860 года отправляли ихъ изъ Астрахани сухимъ путемъ. Отправленіе вина на плохихъ розшивахъ заманивало армянъ тѣмъ, что фрахтъ былъ очень низкій, а бочки не боялся подмочки.

Въ настоящее время, какъ вино изъ Кизляра, такъ и мануфактур-

(*) Мор. Сб. № 8.

(**) Чтобы меня не упрекнули, я сдѣлаю оговорку. Ближе шандруковской пристани къ Астрахани, есть еще пристань Серебряковская, но ее избрала не торговля, а правительство, учредивъ тамъ складъ провіанта для кавказскихъ войскъ; торговли же ятъ тамъ никакой.

ные товары для него перевозятъ по морю на баржахъ общества Кавказъ, буксиремыхъ пароходами, и купецъ армянинъ, отлавши свои товары для перевозки моремъ, спокойно уже говоритъ объ этомъ. Тогда какъ назадъ тому лѣтъ 12, именно въ 1848 году, я встрѣтилъ на Шандруковской пристани одного молодого армянина ожидавшаго товаровъ, которые онъ рискнулъ отправить изъ Астрахани моремъ. Бѣдняга ждалъ дней десять и во все это время не досыпалъ и держалъ самый строгій постъ, питаясь только хлѣбомъ и чаемъ. «Никто не отправляетъ,—говорилъ онъ», я одинъ отправилъ; Богъ знаетъ что будетъ». Товары, однакоже, пришли благополучно.

Рейдъ на шандруковской пристани открытый и при восточныхъ вѣтрахъ у берега бурнъ, мѣшающій выгрузкѣ. Лѣтъ восемь назадъ, отъ небольшого островка Шандрукова тянулася, параллельно берегу, коса, образуя гавань съ глубиною 4—4½ фут. Мелководія розшивы входили за нее и, ошвартовившись кормою къ берегу, нагружали бочки съ виномъ прямо съ ногайскихъ арбъ, двухколесныхъ и высокнхъ, которыя подѣзжали на быкахъ прямо къ борту судна. Это было очень удобно. Такимъ же способомъ выгружали и казенный провiантъ, который перевозили прежде на розшивахъ.

Нынѣ шандруковская гавань обмелѣла и потому выгрузку съ баржъ и нагрузку общество дѣлаетъ на флашкоутахъ.

Берегъ Шандруковской пристани низменный, песчаный и не производитъ ничего, даже воды хорошей нѣтъ. Только привычныя ногайскіе быки въ состояніи питаться кое-какой травкой, растущей по берегу и то если удалится вглубь его версты на двѣ. Дорога до Кизляра бываетъ также очень грязна осенью и потому перевозка обходится иногда дорого. Въ прежнее время, выгоды Шандруковской пристани поддерживались гаванью, но когда она уничтожилась, то существованіе этой пристани только и можно объяснить привычкою. Весь берегъ отъ пристани до острова Чечень, называемый украинскій, одинаковъ для якорной стоянки и выгрузки, а дороги есть и лучше и ближе.—Подождемъ.

Городъ Петровскъ.

Укрѣпленіе Петровское построено въ 1845 году, на томъ самомъ мѣстѣ гдѣ, по преданію, Петръ Великій, покоря шамхальство Тарковское, стоялъ лагеремъ. Построеніе этой крѣпости было вынуждено обстоятельствами. Первоначально крѣпость, по имени Бурная, была построена южнѣ нынѣшняго Петровска въ 7 верстахъ, надъ резиденціей шамхала Тарки, на самомъ гребнѣ горы; развалины крѣ-

постп видны до сихъ поръ. Въ тридцатыхъ годахъ, Казимулла осадилъ Бурную и держалъ ее въ блокадѣ, отнявши у гарнизона воду, которая была проведена въ крѣпость изъ источника, находящагося внѣ. Когда крѣпость освободили отъ блокады, то, по оказавшемуся неудобству сидѣть безъ воды, ее упразднили, а вмѣсто ея построили низовое укрѣпленіе, расположивъ его близъ морскаго берега, между нимъ и ауломъ Тарки.

Около низоваго укрѣпленія складывали, привозимый моремъ, провіантъ, который до того втаскивали на гору въ Бурную, съ большимъ трудомъ. Временное низовое укрѣпленіе не имѣло каменной стѣны, а было обнесено только валомъ; внутри укрѣпленія, на поверхности замка, были только церковь да домъ коменданта, а остальные живущіе были помѣщены въ землянкахъ. Временное укрѣпленіе существовало до 1843 года. Шамилъ осаждалъ его и хотя не взялъ, но сожегъ много складовъ провіанта. Послѣ этой уже осады, вмѣсто низоваго укрѣпленія, построили укрѣпленіе Петровское.

Сначала около укрѣпленія былъ только небольшой форштадтъ, но чрезъ 12 лѣтъ онъ уже значительно увеличился и продолжаетъ увеличиваться съ каждымъ годомъ. Въ 1859 году укрѣпленіе Петровское переименовано въ городъ Петровскъ.

Городу Петровску многіе предсказываютъ блестящую будущность основывая это, конечно, на томъ, что даже безъ всякой помощи со стороны науки, морская торговля Петровска развилась сама; купцы начали селиться въ немъ и строить дома, слѣдовательно, если устроится безопасная гавань (постройка молы для гавани уже начата въ 1861 году), то торговля и населеніе должны развиваться еще болѣе. Если смотрѣть съ этой точки, то оно такъ, но въ послѣдніе годы случилось обстоятельство, которое образумило многихъ купцовъ. Они только теперь догадались, что настоящіе потребители, какъ въ Петровскѣ, такъ и во всемъ Дагестанѣ, суть военные и какъ только съ покореніемъ Кавказа, лишнія войска оттуда повывели, такъ и торговля пошла тише. Конечно, современемъ, когда туземные жители, отучившись отъ разбоевъ, цивилизуются нѣсколько и населеніе увеличится переселенцами изъ Россіи, Петровскъ, съ своею гаванью, будетъ значительный коммерческій портъ; но это далеко, очень далеко, и ошибается тотъ, кто надѣется на скорое его процвѣтаніе. Удобная, безопасная гавань не все еще для торговли—надобны и потребители.

Городъ Петровскъ и окружающія его мѣстности не даютъ ни одного предмета для вывоза. Торговля его только привозная. Сюда привозятъ все, что служить и въ пищу и для украшенія; соб-

ственно въ Петровскѣ только говяжье и баранье мясо да виноградъ. Всѣ остальные жизненные припасы привозные. (*)

Для защиты морскихъ судовъ, приходящихъ къ Петровску, строятся, по заказу правительства, инженеромъ Фолькенгагеномъ, двѣ моллы. Не вдаваясь въ критическій разборъ постройки моллъ, такъ какъ дѣло это еще далеко не при концѣ, я скажу только о значеніи ихъ для Петровска въ настоящемъ.

Если гавань дѣйствительно будетъ такъ хороша и удобна въ натурѣ, какъ на чертежѣ, то она принесетъ большую пользу правительству; потому что главные грузы, привозимые въ Петровскъ, заключаются въ базенномъ провіантѣ для войскъ, при выгрузкѣ котораго бываетъ много траты, подмочки, а иногда и гибели. Выгрузка производится на лодкахъ, которыя, подходя къ берегу, бросаютъ дрекъ и потомъ талыми, поданными съ берега и взятыми за корму, подтягиваютъ ее, насколько можно ближе. Особо устроенныя лодки, съ висячей кормою, какъ у кусовыхъ, удобны для этого. Носильщики, или, какъ ихъ называютъ, крючники, подходят по водѣ къ лодкамъ и каждый, на спину, принимаетъ одинъ кулъ (часто 9 пудоваго вѣса) и, придерживая его чрезъ плечо небольшимъ крючкомъ, выноситъ на берегъ и складываетъ. Отсюда, до настоящаго склада, который гораздо дальше, перевозятъ кули уже на лошадяхъ. Все это хорошо, пока тихо, а чуть вѣтеръ и бурунъ, такъ лодку какъ разъ разобьетъ о каменистый берегъ.

На торговлю, какъ я уже сказалъ, вліяніе гавани въ будущемъ, и пока не найдутся предметы вывоза, она не будетъ обширна. Провозъ всѣхъ товаровъ въ Петровскъ можно считать: въ теченіи лѣта до 30 т. пуд. и осенью, послѣ нижегородской ярмарки, 50 т. пуд. Товары эти на половину перевозятся пароходами и шкунами общества Кавказъ и Меркурій, а половину на кусовыхъ лодкахъ. Зимой навигація прекращается.

Рейдъ Петровскій есть одинъ изъ лучшихъ, по всему западному берегу средней части Каспійскаго моря. Онъ вдается обширной бухтой и прикрытъ на $\frac{5}{4}$ компаса; опасны на немъ только вѣтры отъ NO до OSO, но они дуютъ рѣдко. Грунтъ хорошъ, противу города вездѣ илъ съ пескомъ и можно становиться въ полумиліи отъ берега, на глубинѣ 3 сажень. Глубина къ морю прибываетъ постепенно и потому волненіе не бываетъ очень велико. Съ хорошими якорями и канатами, судно всегда удержится; а если прежде и случались частые штормы, отъ которыхъ гибли суда, стояція на рейдѣ съ провіантомъ, то для каспійскихъ коммерческихъ судовъ,

(*) Для сравненія этого отзыва о Петровскѣ съ мнѣніями самихъ жителей Петровска предлагаемъ прочесть ниже корреспонденцію изъ сего порта. *Ред.*

какъ я ихъ описывалъ, съ плохими якорями и канатами, всякій вѣтеръ штормъ; а тутъ еще казенный провіантъ; ну и слагай все на волю Божию.

Вотъ для примѣра устный рассказъ хозяина кусовой лодки, выдержавшаго штормъ у Чеченской косы.

«Подходили мы къ Чеченской косѣ, вѣтеръ и зашелъ встрѣшный да и засвѣжѣлъ; положили кошку (4-хъ рогій якорь); какъ волну то развело, насъ и стало дрейфить, да прямо къ мелягу. Бросили другую кошку,—Ванюшка травить канатъ, а Кузька на лотѣ смотреть,—а ужъ самъ стою у безани, да только молюсь пресвятой Богородицѣ.

— Что? спрашиваю,—дрейфить?

— Дрейфить.

— Трави еще, трави еще,—Мати Владычца, спаси насъ.

— Дрейфить?

— Дрейфить.

— Трави еще Ваня, трави,—Николай чудотворецъ помоги намъ.

— Дядюшка! ужъ одинъ канатъ въ шипку (*).

— А дрейфить?

— Нѣтъ, задержало.

— Задержало! ну, слава Богу; пойдемъ, ребята, спать.

Дербентъ.

Названіе города Дербента каспійскіе моряки произносятъ всегда съ особенно серьезнымъ видомъ. «Былъ противъ Дербента», «стоялъ въ Дербентѣ»,—такія слова, которыя заслуживаютъ полное вниманіе слушателя. Конечно, это вниманіе къ Дербенту не даромъ.

На параллели Дербента находится самая большая глубина Каспійскаго моря и такъ какъ глубина эта доселе измѣрена не была, то говорятъ о ней неопредѣлительно. Рейдъ у Дербента самый плохой по всему Каспію: онъ открытъ совершенно и дно моря, въ этомъ мѣстѣ, такъ круто понижается, что при свѣжихъ вѣтрахъ отъ берега, якоря не держутъ, скользя внизъ. При обратныхъ вѣтрахъ, съ моря, хотя якоря могутъ держать хорошо, такъ какъ ихъ тянетъ на гору, но за то волненіе на рейдѣ ходитъ бурнымъ и жестоко бьетъ въ носъ. На якорь становятся обыкновенно на 8 и 10 саженьхъ, не далѣе одной полумили отъ берега.

(*) На концѣ каната, на случай, если начнетъ сучить, каспійскіе мореходы дѣлаютъ кнопъ, величиною больше кляза. Вытравить шипку—значитъ канатъ весь вышестъ.

Городъ Дербентъ самъ по себѣ не важенъ въ торговомъ отношеніи, но уѣздъ его и сосѣдство съ богатымъ растительностію уѣздомъ Кубинскимъ, ставитъ его на ряду съ лучшими, въ торговомъ отношеніи, портами. Если когда нибудь осуществится мысль: сдѣлать въ Дербентѣ моллу, то она принесетъ морской торговлѣ его большую пользу. Изъ Дербента вывозится самая большая часть марены, какая только везется по Каспійскому морю; ее даже въ настоящее время, когда якорная стоянка въ Дербентѣ, погрузка и выгрузка сопряжены съ большою опасностію, вывозится ежегодно до 150 т. пудовъ, не считая еще другихъ произведеній края: греческіе орѣхи, сухія груши..... Часть марены изъ Кубинскаго уѣзда идетъ чрезъ Баку, а часть чрезъ низовую пристань; но нѣтъ сомнѣнія, что если въ Дербентѣ будетъ молла, то вся марена сосредоточится тамъ.

Привозная торговля Дербента не велика и заключается собственно въ потребностяхъ для этого города, потому что товары, для сосѣдней Кубинской провинціи, купцы предпочитаютъ отправлять чрезъ Баку, такъ какъ рейдъ тамъ безопасный и выгрузка поэтому всегда свободна. Съ устройствомъ моллы, конечно, и привозная торговля должна будетъ увеличиться.

Нагрузка и выгрузка съ судовъ, на Дербентскомъ рейдѣ, производится на лодкахъ, такого же устройства, какъ и въ Петровскѣ.

Большая часть морской торговли Дербента принадлежитъ кусовымъ лодкамъ. Онѣ доставляютъ для города, изъ Астрахани, разные необходимые товары, а обратно берутъ марену. Марена набивается въ мѣшки, въ сомъ каждое мѣсто 9 — 13 пудовъ; но такъ какъ она довольно легка, то тюки выходятъ громадные. Косовичъ положить ихъ въ трюмъ, на палубу, да еще привѣсить по бортамъ съ кормы; изъ за тюковъ невидать корпуса. «Авось Богъ вынесетъ». Марена не тонетъ и подмочки не боится.

Баку.

Бакинскій портъ есть лучший изъ всѣхъ портовъ Каспійскаго моря, по числу приходящихъ въ него судовъ. Географическое положеніе этого города, построеннаго на самомъ берегу обширной бухты, закрытой съ моря островами, заманиваетъ въ Баку всѣхъ каспійскихъ мореплавателей, въ какой бы южный портъ они ни шли. Свѣжая провизія, вода, безопасный и спокойный рейдъ, городъ, начинающійся чуть ли не отъ самой воды, и сопряженные съ этимъ разныя удобства, такъ заманчивы для моряковъ, что рѣдкій изъ нихъ устоитъ отъ искушенія зайти въ Баку, хотя бы для этого

надобно было сдѣлать миль 70 крюку. Далѣе по всему берегу уже нигдѣ ничего подобнаго нѣтъ; хотя и есть спокойные рейды, но они въ пустынь.

Морская торговля въ Баку преимущественно привозная, сюда идутъ всѣ русскіе товары съ нижегородской ярмарки, какъ собственно для Бакинской губерніи, такъ и далѣе до Тифлиса. Также всѣ произведенія Персіи, въ которыхъ нуждается Закавказскій край: хлопчатая бумага, сарачинское пшено, сухіе фрукты, грубыя бумажныя ткани, нѣкоторые краски, лимоны, апельсины, гранаты, и даже дрова для города. Изъ Баку вывозится въ Персію черная нефть и шафранъ. Хотя въ Баку часто нагружаются товарами и тѣ суда, которые идутъ въ Астрахань, но всѣ товарѣти или были привезены моремъ изъ Персіи и почему либо не проданы на мѣстѣ, или доставлены сухопутно изъ сосѣднихъ уѣздовъ: Кубы, Нухи, Шемахи. Собственно Бакинскій уѣздъ кромѣ шафрана не производитъ ничего, даже для мѣстнаго потребленія. Камень, известка и нефть, вотъ все, что даетъ въ Баку природа.

Бакинскій рейдъ никогда не бываетъ пустъ; даже во время навигаціи въ сѣверной и средней части моря, на Бакинскомъ рейдѣ всегда найдется десятка три судовъ. Но въ зимніе мѣсяцы, когда навигація остается только въ одной южной части, въ Баку сосредоточивается 100 — 130 судовъ разныхъ величинъ.

Въ 1860 году, послѣ землетрясенія, бывшаго въ Шемахѣ, губернія перенесена въ Баку. Про это можно сказать, что лучше поздно, чѣмъ никогда; жаль только, что на эту идею навела сама природа. Назначеніе губернскимъ городомъ Шемахи, а не Баку (въ началѣ сороковыхъ годовъ), было понятно только одному администратору, представившему это соображеніе. Шемаха отдѣлена отъ моря на сто верстъ дурной дороги, а Баку на самомъ берегу моря; слѣдовательно, въ какомъ бы положеніи морская каспійская торговля ни находилась, центромъ ея будетъ всегда Баку. Для оправданія выбора Шемахи, говорили, что непроезжимость бакинской почвы рождала опасенія, что будетъ большая дороговизна въ сѣстныхъ припасахъ, если Баку назначить губернскимъ городомъ. Но это неосновательно: населеніе города и слѣдовательно потребителей, увеличивается не чиновниками, населяющими присутственныя мѣста, но торговымъ сословіемъ; а оно селится тамъ, гдѣ ему выгодно, хотя бы и вдали отъ губернской администраціи. Безъ сомнѣнія, населеніе Баку, съ переименованіемъ его въ губернскій городъ, увеличилось и цѣны на продовольствіе удвоились, но это случилось въ пору повсемѣстнаго возвышенія цѣнъ, и торговцы не вдругъ угадали

потребности новыхъ поселенцевъ; а если бы это было двадцать лѣтъ назадъ, то конечно все это давно бы уже устроилось.

Не такъ ли, впрочемъ, построились многіе города на Руси. Воеводѣ приказано построить городъ; онъ случайно попалъ на мѣсто, покушалъ тутъ, отдохнулъ и оно ему понравилось. «Быть тутъ городу»—и городъ строится, а народъ селится въ нѣсколькихъ верстахъ.

Жители Баку персіяне, и всѣ моряки. Городъ и уѣздъ его снабжаютъ матросами большую часть каспійскихъ судовъ. Матросы эти трудолюбивы, покорны и довольно смѣлы. Если ихъ награждать, т. е. во время тяжелыхъ работъ давать имъ, кромѣ ихъ собственной пищи, баранину и сарачинское пшено, то они просто неустойчивы и спятъ только четыре часа въ сутки. Я говорю это по опыту. Если матросы наняты съ своей пищей, то они ѣдятъ мало и плохо. Лепешка изъ кислаго тѣста, называемая чурекъ, вода и луковница, вотъ весь обѣдъ матроса. Чай пьютъ всѣ, а вино и водку почти никогда; исключенія рѣдки. Сколько я могъ замѣтить, любовь къ крѣпкимъ напиткамъ развивается только у персіанъ высшаго класса, и то за границею, а въ городахъ, принадлежащихъ Россіи, трудно найти пьяницу. Въ этомъ случаѣ дурной примѣръ дѣйствуетъ обратно, раждавъ отвращеніе къ пороку.

Рейдъ бакинскій, какъ я уже говорилъ, совершенно закрытъ. Мысъ Баилонъ, острова: Наргенъ, Вульфъ и Песчаный, загораживаютъ его отъ морскаго волненія. Между всѣми островами хорошіе проходы. Глубина на рейдѣ отъ 2-хъ до 3½ сажень, грунтъ вездѣ илъ. Суда становятся на якорь близъ городской стѣны, въ разстояніи полутора кабельтова, а малыя гораздо ближе. Если бы въ Баку была коммерческая пристань, то суда могли бы швартовиться около нея, и тогда выгрузка и погрузка ихъ была бы нисколько незатруднительна. Въ настоящее же время, бывають дни, что сообщеніе судовъ съ берегомъ прекращается совершенно. Въ Баку дуетъ часто съ берега жестокій вѣтеръ отъ NW и противу его; хотя волненія нѣтъ, но ни одна шлюпка, а тѣмъ болѣе купеческая, не выгребетъ. Онъ налетаетъ внезапными шквалами и часто срываетъ съ якорей персидскія суда, которыя днемъ оставляются иногда совершенно безъ одного человѣка; экипажъ на берегу работаетъ. А какъ бы легко было построить пристань; прибой нѣтъ, а камень и известка подъ руками, даже возить недалеко. Бакинская таможня находится на самомъ берегу и имѣетъ узенькую, деревянную, на столбикахъ, пристань, для нагрузки и выгрузки съ лодокъ и киржимовъ. За это собираются приставныя деньги.

Для военныхъ судовъ въ Баку есть каменная пристань, около

которой они свободно швартовятся, когда нужно. Пристань эта построена хозяйственнымъ образомъ, не инженерами, а бывшимъ начальникомъ Бакинскоіи станціи, А. В. Воеводскимъ, въ 1855 году и обошлась необыкновенно дешево. Можно утвердительно сказать, что если бы она была для всѣхъ и за нее собирали деньги, то давно бы уже окупилась.

На Бакинскоіи рейдѣ можно идти во всякое время безъ лоцмановъ (ихъ на Каспійскомъ морѣ нигдѣ не существуетъ), особенно нынѣ, когда на полуостровѣ Апшеронѣ есть маякъ, а въ самомъ городѣ, на высокой древней башнѣ, также каждую ночь зажигается фонарь съ рефлекторами. До этого времени, указателями для ночнаго пловца служили огни въ городѣ. Онъ построенъ амфитеатромъ, по скату высокой горы, и потому огни всегда хорошо видны въ первую половину ночи, пока еще не спать.

Торговая дѣятельность Бакинскаго порта не прекращается круглый годъ. Въ концѣ марта, когда открывается навигація въ сѣверной части моря, и въ апрѣлѣ, суда идутъ изъ Баку къ Астрахани съ грузами или пустя. Въ это же время начинаютъ появляться на рейдѣ, заходя на пути въ Астрахань, суда, зимовавшія въ разныхъ персидскихъ портахъ. Въ маѣ, іюнѣ, іюлѣ и августѣ приходятъ разные грузы изъ Астрахани (послѣдніе два мѣсяца самые тихіе), и потомъ сентябрь, октябрь, ноябрь и до половины декабря, приходятъ суда съ русскими товарами нижегородской ярмарки. Въ сентябрѣ прибывшія суда часто находятъ грузы здѣсь и идутъ зимовать въ Астрахань, а пришедшія позже, остаются въ южной части и по выгрузкѣ, или идутъ по персидскимъ портамъ, чтобы доставить въ Баку персидскіе товары въ февралѣ, къ наурусу (9-го марта), или дрова для города. Въ теченіе зимнихъ мѣсяцевъ, приходъ и отходъ судовъ ежедневный и рейдъ очень оживленъ, только свирѣпый NtW нарушаетъ иногда спокойствіе моряковъ, а то погоды, до половины февраля, большею частію тихія.

Узкая полоса берега, до городской стѣны, буквально завалена разными разностями; только для проѣзда оставлена дорожка; тутъ складъ сосновыхъ досокъ и брусьевъ, привезенныхъ изъ Астрахани; старый лѣсъ отъ разломанныхъ судовъ; дрова; временныя верфи для строящихся бакинокъ; тюки съ товарами; временныя кузницы, для разрубанія полосоваго желѣза пополамъ, такъ какъ длинными полосами его неудобно отправлять на верблюдахъ; караваны этихъ животныхъ; двуколесныя арбы и телеги малокановъ, занимающихся сухопутной перевозкой отъ Баку до Тифлиса; кирпичъ, камень, известка, и разные овощи, привезенные изъ Астрахани..... Вотъ картина берега въ осенніе мѣсяцы; для полноты надобно прибавить,

пѣсни персидскихъ матросовъ, завываніе дервишей, крики верблюдовъ и пшаковъ (маленькіе ослы), стукъ кузницъ, звонъ считаемаго желѣза, крики носильщиковъ, способность персіянъ никогда не говорить близко, а всегда перебиваться издалека, и вѣчный запахъ нефти.

На берегу, противу города, нѣтъ мѣста, гдѣ бы что нибудь не лежало, нѣтъ камня у берега, на которомъ не сидѣла бы персіянка, моющая бѣлье въ морской водѣ (*).

Сѣверо-восточный банкъ.

Сѣверо-восточнымъ банкомъ называется рейдъ при устьѣ рѣки Куры. Рейдъ этотъ хотя и несовершенно закрытъ, но довольно безопасенъ, потому что отъ него къ морю глубина увеличивается постепенно, при томъ же вода на рейдѣ до того густа, отъ частицъ бѣлаго ила, распущенныхъ въ ней и притекающихъ вмѣстѣ съ прѣсною водою изъ Куры, что небольшое волненіе въ морѣ, отъ границы соленой воды съ прѣсною, идетъ по рейду только зыбью. Полоса прѣсной воды отдѣляется рѣзко бѣлымъ цвѣтомъ; вода какъ въ рѣкѣ, такъ и на рейдѣ, какъ будто разведена молокомъ; грунтъ на рейдѣ илъ, до того жидкій, что безпечный мореходъ, оставившій свой якорь безъ осмотра, съ недѣлю, не скоро его подниметъ; онъ уйдетъ въ грунтъ совсѣмъ и со штокомъ. Мѣстами на рейдѣ, именно противу NO рукава рѣки (Кура впадаетъ двумя рукавами на NO и SO) якорь совсѣмъ недержитъ, грунтъ такъ жидокъ, что илъ неприминаетъ даже къ цѣпп. Бываютъ крушенія на рейдѣ и ему подвергаются суда, по какому либо случаю остановившіяся близъ NO рукава. Прибыль воды, при свѣжпхъ NO, бываетъ фута на два и болѣе; судно подрейфуетъ и посадить на мягкую мель такъ плотно, что послѣ его несташпшь; грунтъ присосетъ. Если же судно съ грузомъ и потекло, то оно совершенно погрузится въ илъ. Я былъ свидѣтелемъ какъ одинъ шхоутъ, имѣвшій грузъ пшеницы, всталъ на мель и при этомъ потекъ. Онъ тотчасъ сталъ опускаться ниже и ниже, а чрезъ десять дней, слѣдовъ даже не было гдѣ онъ стоялъ; только мачту успѣли срубить.

Торговли по Курѣ нѣтъ никакой; но въ самой рѣкѣ, близъ устья, ловится очень много рыбы: севрюги и сома; поэтому рѣка отдается на откупъ. Кромѣ того, на берегу Куры, въ 10 верстахъ отъ впаденія ея въ море, складываютъ казенный провіантъ, а потому на

(*) Для мытья бѣлья въ морской водѣ, такъ какъ мыло въ ней не растворяется, жители употребляютъ особый родъ бѣлой глины.

рейды приходять только суда съ провіантомъ и за рыбою. Суда, идущія изъ персидскихъ портовъ до Баку, часто останавливаются тутъ или за прѣсной водою, или по другой, тайной причинѣ. Въ устьѣ Куры удобно выгружать контрабанду; низкій берегъ покрытый камышомъ и множество небольшихъ киржимовъ у прибрежныхъ жителей, занимающихся перевозкою провіанта съ морскихъ судовъ въ складъ, доставляютъ много удобствъ тайнымъ провозителямъ. Обыкновенно контрабандою бывають предметы, совершенно запрещенные къ привозу, а именно каптонскій чай, привозимый англичанами по Персидскому заливу и французскія и англійскія бумажныя тлани.

Выгрузка провіанта, на NO банктѣ, очень медленна и потому неудобна. Вечеромъ, по закатѣ солнца, киржими, нанятые для выгрузки, 10—15, собиравются въ самомъ устьѣ и къ разсвѣту, если только ничто не общаетъ NO вѣтра, переходять баръ, на которомъ, по фавориту, весною 3, а лѣтомъ 2 фута, и подходятъ къ выгружающимся судамъ. Нагружившіеся киржимы, если вѣтеръ попутный, поднимають паруса и плывутъ въ рѣку; а если вѣтра нѣтъ, то переходять чрезъ баръ завозами, такимъ образомъ, что одинъ человекъ спускается въ воду и несетъ маленькій дрекъ впередъ, а другой тавитъ конецъ; потомъ оба тянутся. На самомъ большомъ киржимѣ 3 человека, а на маломъ 2 человека; они берутъ обыкновенно 48—80 четвертей муки ($7\frac{1}{2}$ пудовъ вѣса), но и то весною, а лѣтомъ, когда вода упадаетъ, только на половину. Между тѣмъ какъ въ самой рѣкѣ, по которой въ этихъ же киржимахъ отправляютъ муку далѣе, они поднимають 100—130 четвертей.

Въ лѣтніе мѣсяцы, когда погода постоянна, обыкновенно бываетъ такъ: ночью и утромъ, до 8 часовъ, дуетъ западный вѣтеръ, изъ рѣки, а съ полдня восточный; такъ что киржимъ можетъ, въ это время, въ сутки нагнаться, отвезти муку и выгрузить, и снова къ другому дню опять прийти къ устью рѣки.

Ланкеранъ.

Небольшой городъ и крѣпость Ланкеранъ, лежащій въ 40 верстахъ отъ нашей границы съ Персією, имѣетъ тоже свою долю въ морской торговлѣ. Отсюда вывозится много сарачинскаго пшена въ Россію и пшеницы въ Персію, когда тамъ неурожай. Ланкеранскій уѣздъ, составляющій часть бывшаго талышинскаго ханства, богатъ произведеніями земли. Отсюда начинается роскошная природа по всему берегу, до границы Персіи и туркменовъ, гдѣ уже рѣзко отдѣляется: песокъ, степь. Въ Ланкеранъ привозять немного товаровъ, съ нижегородской ярмарки, для русскихъ, живущихъ тутъ.

Рейдъ у Ланкерана открытый и хотя грунтъ хорошъ, но суда терпятъ жестокую боковую качку, потому что теченіемъ, идущимъ вдоль берега изъ залива Кизиль-агочъ, ихъ ставятъ бокомъ. Купеческія суда всегда имѣютъ съ кормы дрекъ, помогающій удерживать судно носомъ противу зыби.

Выгрузка съ судовъ на берегъ, когда совершенно тихо, производится на маленькихъ киржимахъ. Тутъ и далѣе, уже никакихъ другихъ гребныхъ судовъ встрѣтить нельзя и надобно сказать, что персіане очень ловко управляютъ съ своими кораблями. При небольшомъ бурнѣ, они не останавливаются грузить свои киржимы, выжидая, съ тюкомъ на спинѣ, момента, когда волна опускается. Суда грузятся долго, особенно въ февралѣ, когда въ этой части моря начинаютъ дуть свѣжіе вѣтры и небольшая зыбь съ моря производитъ у берега бурнѣ, иногда до того внезапный, что киржимы, на половину нагруженные или выгруженные, вдругъ выбрасываетъ на берегъ и разбиваетъ.

На ночь, если погода сомнительна, киржимы, которые поменьше, вытаскиваются на берегъ, а большіе уводятъ въ рѣчку Ланкеранку, перетаскивая ихъ черезъ баръ.

Астара.

Небольшая рѣчка Астара, впадающая въ море, служитъ границею нашей съ Персіею. На нашей сторонѣ одинъ только зданіа таможи, а на персидской, кромѣ таможи, есть еще небольшое селеніе. Астара, находясь въ провинціи Азербей-джана, есть ближайшій путь къ морю изъ Ардебилъ и Тавриза. Она ежегодно выпускаетъ въ Россію до 200 т. пудовъ разныхъ товаровъ и обратно принимаетъ до 100 т. п. русскихъ произведеній. Товары вывозные слѣдующіе: сушеный виноградъ въ ящикахъ (сабза) и финики; миндаль, чернильные орѣшки, марена, приденая бумага, грубая бумажная ткань и мягкая рухлядь, какъ то: лисы, кунцы. Привозится въ Астара: стекло, недорогія сукна, писчая бумага, мѣдныя издѣлія, мѣдъ въ плиткахъ, сталь и желѣзо. Послѣдніе надобно считать въ двѣ трети всего привозимаго количества товаровъ.

Рейдъ около Астары открытый и одного характера съ ланкеранскимъ; суда выгружаются и нагружаются при тихой погодѣ, такими же киржимами.

Привозъ товаровъ въ астаринскія таможни обыкновенно начинается съ января, если большой снѣгъ въ горахъ не испортитъ дороги, и продолжается до марта. Тутъ онъ прекращается до половины этого мѣсяца, по случаю праздника Навуруза и потомъ начинается снова, уже усиленно, и тянется до конца іюня.

Сдача товаровъ на суда также рѣдко начинается прежде Навуруза. Богатые персидскіе купцы, отправляющіе большія партіи товаровъ, до этого праздника неохотно думаютъ объ отправленіи ихъ моремъ, такъ какъ вмѣстѣ съ этимъ сопряженъ ихъ собственный выѣздъ въ Россію, а потому обыкновенно они становятся дѣятельны спустя десять дней послѣ новаго года. До этого времени, надобно судовладельцу просить товародателя, а послѣ этого онъ уже его просить. Таковъ обычай.

Іюль, августъ и сентябрь, въ таможенныхъ пусто, но съ 6 октября начинаютъ прибывать русскіе товары. Привозъ персидскихъ товаровъ въ нашу и персидскую таможи неодинаковъ; это зависить отъ слѣдующихъ обстоятельствъ. Если у купца остались еще деньги отъ покупки товаровъ, то онъ везетъ эти товары въ русскую таможню, для того чтобы тутъ очистить пошлиною, дабы избавиться отъ излишнихъ расходовъ, которые необходимы, если товаръ очищать въ астраханской таможнѣ, по ея географическому положенію, крайне невыгодной для торговли. Если же, что очень часто случается, у купца денегъ только и остается, что заплатить за лошадь до берега, да за билетъ на пароходъ, то онъ везетъ товаръ чрезъ персидскую таможню, рассчитывая въ Астрахани продать часть его и внести пошлину. Денежные судовладельцы, чтобы получить грузъ на свои суда, иногда помогаютъ деньгами товародателямъ въ уплатѣ пошлины; этотъ же способъ употребляютъ и агенты общества Кавказъ и Меркурій.

Суда, доставившія грузы изъ Астрахани осенью, по выгрузкѣ, если имѣютъ въ виду получить тутъ же нѣ веснѣ грузъ, то остаются зимовать, а если нѣтъ, то идутъ далѣе Астары и покупаютъ на берегу дрова, которые везутъ въ Баку для продажи. Судовладельцы бакинцы часто плаваютъ съ своими судами изъ одной любви къ этому занятію, не имѣя особой прибыли, а только фрахтомъ выручая содержание судна.

Энзили.

Селеніе Энзили лежитъ на берегу закрытаго залива, въ 40 верстахъ отъ главнаго города провинціи гиланской, Решта. Отсюда вывозится самое большое количество шелку. Заливъ Энзилинскій закрытъ отъ моря баромъ, имѣющимъ съ одной стороны фарватеръ въ $7\frac{1}{2}$ фут. глубины. Заливъ глубокъ и, суживаясь въ одну сторону, образуетъ превосходную гавань; суда могутъ швартовиться у самаго берега. Всѣ купеческія суда свободно входятъ въ заливъ и тамъ нагружаются и выгружаются; но это право персіане не распространяютъ ни на военныя суда, ни на пароходы общества Кавказъ. Для

тѣхъ и другихъ заливъ недоступенъ, не потому, что на барѣ мелко, така какъ весною отъ таянья снѣга, и осенью отъ дождей въ горахъ, вода въ заливѣ поднимается и на барѣ бываетъ 9 футовъ, но просто не пускаютъ. Съ обѣихъ сторонъ, при входѣ, стоятъ батареи. Суда, которыя должны останавливаться на рейдѣ, стоятъ далеко, мнѣ 3 отъ входа, на глубинѣ 10—12 сажень. Изъ Энзили вывозятся: шелкъ, шелковый хлопокъ и копченая рыба кутумъ, которая изобильно тутъ ловится и которую особенно любятъ всѣ прикаспійскіе жители, персіяне. Кромѣ того, вывозится, не въ большемъ количествѣ, деревянное масло и марена.

Нагрузка и выгрузка съ судовъ, стоящихъ внѣ залива, производится небольшими киржимами. Энзилинскіе киржимщики извѣстны по всему морю своимъ удалствомъ; они составляютъ особую касту, въ родѣ венеціанскихъ гондольеровъ, и также любятъ потягаться другъ съ другомъ: кто смѣлѣе пройдетъ чрезъ баръ во время буруна и скорѣе пристанетъ къ судну. Когда приходитъ на рейдъ пароходъ, то киржимщики, завидя его еще издали, выѣзжаютъ изъ залива и тутъ то начинаются разныя эволюціи, чтобы опередить другъ друга; неизвѣстно, гдѣ встанетъ пароходъ на якорь, и каждый старается угадать его движенія. Первый, кто пристанетъ, получаетъ вѣрный грузъ или пассажировъ, а на всѣхъ рѣдко этого достанетъ. Бываютъ, конечно, часто драки, если двое пристанутъ разомъ. Киржимщики знаютъ всѣхъ въ Энзили и Рештѣ, и все, что тамъ дѣлается.

Съ одной морской торговлею киржимщикамъ существовать было бы нельзя; главный доходъ ихъ отъ перевозки товаровъ и пассажировъ, изъ Энзили въ Рештѣ и обратно оттуда; путь до Решта лежитъ по заливу и горной рѣчкѣ Перебазаръ, всего 30 верстъ, а остальные 10 верстъ сухопутно. Такъ какъ сообщеніе между городомъ и приморскимъ мѣстечкомъ ежедневно, и не прекращается круглый годъ, то для киржимовъ работы всегда довольно.

Главную торговлю, шелкомъ, Рештѣ имѣетъ не съ Россіей, но съ западной Европой, и оттуда же получаетъ всѣ мануфактурныя издѣлія. Для этого, въ Рештѣ учреждены конторы нѣсколькихъ торговыхъ домовъ. Путь, по которому они отправляютъ товары сухопутно, идетъ чрезъ Тавризъ въ Трапезондъ и оттуда чрезъ Константинополь далѣе. Иногда только, и то въ послѣднее время, стали отправлять товары чрезъ Энзили, моремъ до Астары, такъ какъ отсюда дорога до Тавриза короче и лучше. Перевозъ товаровъ моремъ до Баку и потомъ транзитомъ, чрезъ Тифлисъ и Поти, въ Черное море, до сихъ поръ не осуществляется, по недостатку средствъ къ сухопутной перевозкѣ, при малой населенности края и чрезвычайно

дурныхъ дорогахъ, именно въ то время, когда транзитъ нуженъ, т. е. въ зимніе мѣсяцы.

Провинція Гиланъ такъ богата, заливъ—такой превосходный портъ, что невольно пожалѣешь о минувшемъ, когда это было наше.

Привозная торговля, моремъ въ Энзили, такъ ничтожна, что о ней говорить не стоитъ. Провинція, чрезъ посредство торговыхъ домовъ, всѣ мануфактурныя издѣлія получаетъ изъ Европы. Изъ нашихъ товаровъ сбывается только желѣзо до 15 т. пудовъ, мѣдныя издѣлія и пшеничная мука, во время неурожаевъ. Въ Энзили привозятъ также соль, за которою ходятъ отсюда большіе кржины въ Красноводскій заливъ, гдѣ и покупаютъ ее у туркменъ.

Между Энзили и Астарою хотя нѣтъ нигдѣ особеннаго порта, но такъ какъ весь берегъ покрытъ лѣсомъ, то суда становятся вездѣ для покупки дровъ и дубовыхъ шалмановъ, т. е. четырехгранныхъ брусевъ длиною въ 2½ сажени и толщиною по грани 5 дюймовъ. Шалманы употребляются въ Баку при постройкѣ домовъ, на бимсы подъ потолокъ.

Точно также отъ Энзили къ О до Мешедесера, хотя и нѣтъ значительнаго коммерческаго порта, но суда понемногу стоятъ: у Сефидуруда, большого рыбнаго промысла на устьѣ рѣчки этого имени; тутъ они выгружаютъ привезенныя изъ Астрахани разные рыболовные снаряды и нагружаются рыбою у Лангеруда; хотя городъ этотъ лежитъ въ 15 верстахъ отъ моря, но соединяется съ нимъ рѣчкой. Въ Лангерудѣ идетъ до 12 т. пудовъ нашихъ мануфактурныхъ товаровъ, а оттуда вывозятся фиштакши и миндаль въ небольшомъ количествѣ. Ниже Лангеруда есть еще мѣсто, гдѣ въ изобиліи растутъ шамшитъ, чинарь.... Грузы этихъ деревъ, хотя и большіе, также вывозятся въ Астрахань.

Мешедесеръ.

Мѣстечко Мешедесеръ, мазандеранской провинціи, лежитъ при рѣчкѣ Мазандеранка, въ 14 верстахъ отъ торговаго города Бальфруша. Мешедесеръ не больше какъ пристань, чрезъ которую товары отправляютъ и привозятъ моремъ. Рейдъ Мешедесера открытый, какъ и другіе, но опаснѣе прочихъ тѣмъ, что въ этомъ мѣстѣ глубина къ морю увеличивается скоро, и потому волненіе бываетъ большое. Суда стоятъ на якорѣ миляхъ въ 4 на 12—14 саженьяхъ глубины; ихъ часто срываетъ съ якорей и выбрасываетъ на берегъ. Не смотря, однакоже, на опасность и невыгоды рейда, морская торговля Мешедесера соперничаетъ съ астаринской, и гораздо значительнѣе остальныхъ. Чрезъ Мешедесеръ, вывозится изъ Персіи са-

мое большое количество хлопчатой бумаги, сухихъ фруктовъ и сарачинскаго пшена (нынѣ вывозъ его запрещенъ персидскимъ правительствомъ). Во время зимы на рейдѣ Мешедесера не бываетъ менѣе 20 судовъ. Привозится въ Мешедесеръ до 150 т. пудовъ нашихъ товаровъ, преимущественно желѣзо и металлическія издѣлія. Отсюда они идутъ до Тегерана, такъ какъ путь самый кратчайшій. Торговая дѣятельность Мешедесера начинается съ октября и никакъ не продолжается далѣе мая. Въ остальные мѣсяцы всѣ бѣгутъ оттуда, опасаясь лихорадки, извѣстной у каспійцевъ подъ названіемъ мазандеранской чумы.

Грузы изъ Мешедесера, не смотря на стараніе, никакъ не достаются грузовымъ пароходамъ общества Кавказъ. Причина этому та, что на берегу нѣтъ никакихъ помѣщеній для склада товаровъ, и какъ только партіи ихъ приходятъ изъ Бальфруша, то, если погода позволяетъ, ихъ сейчасъ же грузятъ на киржимы и отвозятъ на суда, ожидающія, на рейдѣ, грузовъ по нѣскольку мѣсяцевъ. Для парусныхъ судовъ, преимущественно бакинокъ, это ничего не значить; сарачинское пшено и мука дешевы, значить содержаніе матросъ недорого обходится, а между тѣмъ къ веснѣ есть грузъ до Астрахани или въ февралѣ до Баку, къ наурузу.

Пароходъ, если капитанъ его опытенъ и имѣетъ въ Мешедесерѣ заранѣе взятый грузъ, ждетъ его не на рейдѣ, но въ 80 миляхъ въ заливѣ Астрабадскомъ. Оттуда всегда съ достовѣрностію можно опредѣлить: тихо, или нѣтъ, на Мешедесерскомъ рейдѣ. Для этого высокая гора Демовентъ отличный барометръ. Если она и оконечность астрабадскихъ горъ хорошо и ясно видны и нѣтъ около нихъ нисколько облаковъ, то можно ручаться, что въ Мешедесерѣ тихо и буруна нѣтъ. Но если около вершины Демовента ласкается хотя одно облачко, то погода вѣрно переменится и надобно ждать NW. Когда оконечности Демовента совсѣмъ невидны, то пробовать идти въ Мешедесеръ напрасный трудъ, тамъ или NW или зыбь отъ него, хотя вѣтеръ и не доходить. Всѣ опытные каспійскіе моряки знаютъ это.

На пути отъ Мешедесера до Астрабадскаго залива, есть небольшой приморскій рыбный промыселъ Ахрабадъ, лежащій при устьѣ рѣчки этого же имени. Ахрабадъ, по своему географическому положенію, находясь въ ближнемъ разстояніи отъ Сари (*), главнаго города мазандеранской провинціи, пзобилующаго плодами, могъ бы быть также пристанью, для отправленія грузовъ изъ этого города.

(*) Въ Сари растутъ лучшія породы апельсинновъ, называемыхъ португалами, и обширныя рощи лимонныхъ и померанцевыхъ деревьевъ.

Рѣчка, настолько глубокая, что въ нее могутъ входить киржими съ грузомъ, очень много содѣйствовала бы этому, но развитію морской торговли мѣшаютъ туркменскіе пираты, которые время отъ времени посѣщаютъ Ахрабадъ и грабятъ стоящія тамъ суда, а иногда жалуютъ и на берегъ, не обращая вниманія на башни, поставленныя у входа въ рѣку, въ которыхъ милиціонные сарбазы содержатъ караулъ. Конечно, это всегда бываетъ ночью, внезапно.

Астрабадскій заливъ.

Самый отдаленный отъ Астрахани пунктъ есть заливъ Астрабадскій; далѣе его плыть уже некуда, потому что берегъ на этомъ мѣстѣ круто поворачивается къ сѣверу и идетъ обратно. Тутъ, въ заливѣ, конецъ каспійскому мореплаванію и торговлѣ его. Отъ залива начинаются земли вольныхъ туркменъ, съ которыми у насъ почти нѣтъ никакихъ торговыхъ сношеній. Я говорю почти, потому что только нѣсколько туркменъ, изъ племени іомудовъ, живущихъ близъ залива, имѣютъ торговныя сношенія съ Астраханью и отправляютъ на пароходахъ, въ этотъ городъ, продавать рыбу, и икру, клей и вязигу. Далѣе Астрабадскаго залива, до мыса Тюкъ-Караганъ, весь берегъ дикъ и пустъ. Жители его заявляютъ свое существованіе только тѣмъ, что грабятъ и берутъ въ плѣнъ всѣхъ неосторожныхъ мореходовъ, которые, по какому либо случаю, приблизятся къ восточному берегу.

По географическому положенію Астрабадскаго залива, онъ долженъ бы имѣть самое большое значеніе въ каспійской торговлѣ. Заливъ обширенъ и хотя на берегахъ его близко нѣтъ ни одного значительнаго города, но отсюда ближайшій и лучшій путь во всѣ города и царства средней Азіи. Богатыя мѣстности Харасана и долины Гургана (древней Гирканіи), ближе всего къ Астрабадскому заливу. Сама природа не представляетъ особенныхъ, непреоборимыхъ препятствій, для устройства торговыхъ путей. Заливъ никогда не замерзаетъ и вездѣ на немъ отличныя якорныя стоянки, хотя бы для нѣсколькихъ сотенъ судовъ.

Всѣ попытки, которыя дѣлало наше правительство для заведенія прочныхъ торговыхъ сношеній съ Азіею, начинались въ Астрабадскомъ заливѣ, но ни одно не имѣло удачи; причинъ много, много и ошибокъ, авось потомъ наши счумѣютъ сдѣлать что нибудь; конечно, если кто другой не перебьетъ.

Самую главною причиною, вредящей торговому развитію въ Астрабадскомъ заливѣ, надобно поставить безсиліе Персіи удержатъ въ повиновеніи туркменскія племена, населяющія значительныя части

провинцій астрабадской и харасанской. Крейсера наши, постоянно находящіеся въ заливѣ, въ состояніи только оберегать морскія суда и лодки, а сухопутную перевозку они, конечно, охранять не могутъ; и потому, даже при настоящей торговлѣ нашей съ Персією, значительная часть товаровъ Харасана отправляется, не ближайшимъ путемъ къ Астрабадскому заливу, но дальнимъ, въ Бальфрушъ и оттуда въ Мешедесеръ. Поэтому морская торговля въ заливѣ очень незначительна и если, во время зимы, собирается тамъ до 20 коммерческихъ судовъ, то двѣ трети ихъ приходятъ въ надеждѣ купить, у туркменъ рыбопромышленниковъ, рыбы и другихъ рыбныхъ товаровъ.

Суда, покупающія рыбу, стоятъ у острова Ашураде, на которомъ находится морская станція, а пришедшія за персидскими товарами— въ 13 верстахъ, у материка, противъ большой персидской деревни Гязъ. Для охраненія, около ихъ, всегда есть военное судно. Далѣе, по берегу залива, нѣтъ уже ни одного торговаго пункта; хотя и вездѣ можно стоять на якорѣ, но купцы не везутъ туда свои товары, изъ опасенія быть ограбленными. Къ Гязи ихъ приманиваетъ какъ привычка, такъ и надежда, что хотя товаръ будетъ лежать, до погрузки, на берегу, но туркмены побоятся военного судна и не нападутъ. Дѣйствительно, въ теченіе 20 лѣтъ, какъ началась торговля въ Астрабадскомъ заливѣ, случаевъ грабежа на гязскомъ берегѣ не было.

При нынѣшнемъ состояніи морской торговли въ Астрабадскомъ заливѣ, оттуда вывозится, въ незначительномъ количествѣ: харасанская хлопчатая бумага, миндальные орѣхи, сушеный крупный виноградъ (изюмъ), кунскупное масло и сѣмя, овечья шерсть, шкуры лисицъ и шакаловъ, харасанскіе ковры и орѣховое дерево. Все количество вывоза не превышаетъ 80 т. пудовъ. Привозятъ въ заливъ изъ Россіи только одно желѣзо до 30 т. пудовъ. .

Участіе туркменъ въ русской морской торговлѣ ограничивается продажей нашимъ купцамъ рыбы и рыбныхъ товаровъ. Рыбу они ловятъ около берега, на пространствѣ отъ Астрабадскаго залива до залива Гасангули, снастью, которую получаютъ отъ нашихъ покупателей, по опредѣленной цѣнѣ, въ видѣ задатка. Кромѣ того, туркмены привозятъ въ заливъ соль въ плитахъ, вырубаемую изъ озеръ, и черную нефть. То и другое мѣняють они прибрежнымъ жителямъ на пшеницу и сарачинское пшено.

Отъ Астрабадскаго залива къ сѣверу, около восточнаго берега, какъ я уже сказалъ, торговаго мореплаванія нѣтъ. Природа, такъ щедро надѣлившая берегъ западный и особенно южный, отказала въ своихъ дарахъ восточному; хотя тамъ есть превосходные заливы,

какихъ нѣтъ ни у кавказскаго берега, ни у персидскаго, но они безполезны, ими никто не пользуется. Бѣдность туркменскихъ племенъ, кочующихъ по восточному берегу, и наклонность ихъ къ грабежу, пугаетъ и купцовъ и промышленниковъ. Нѣтъ сомнѣнія, что и туркмены будутъ потребителями предметовъ, въ которыхъ нуждаются и которые они получаютъ изъ вторыхъ и третьихъ рукъ, какъ-то: мука пшеничная, желѣзо, грубые тканн, чугунные котлы, и кумганы; и у нихъ пайдется что вымѣнять: кожи, верблюжья шерсть, войлоки. Но тутъ коммерція никогда не проложитъ пути, пока не будетъ обезопасена укрѣпленіями, построенными въ мѣстахъ болѣе населенныхъ и болѣе способныхъ властвовать надъ окружающею мѣстностію. Такими мѣстами надобно признать: Серебряный бугоръ и заливъ Красноводскій. Многое можно бы сказать объ этомъ, но это не входитъ въ размѣръ моихъ очерковъ, такъ какъ принадлежитъ будущему.

Въ разное время года, во всѣхъ частяхъ Каспійскаго моря, дуютъ свѣжіе вѣтры, направленіе которыхъ зависитъ отъ положенія горныхъ хребтовъ, окаймляющихъ большую часть каспійскихъ береговъ; такъ, по крайней мѣрѣ, надобно полагать, но я не думаю ни изыскивать, ни доказывать причины этихъ направленій, а только расскажу о томъ, что изучилъ въ двадцатилѣтнее плаваніе по Каспійскому морю.

Съ наступленіемъ весенняго равноденствія, въ сѣверной части начинаютъ дуть вѣтры SO четверти, охватывающей все пространство этой и средней части моря, по Апшерона.

Въ Баку, въ это время года, дуютъ свѣжіе N. У сѣверовосточнаго банка и по всему южному берегу до Энзипп, вѣтеръ этотъ переходитъ въ NO, въ Мешедесерѣ NW, а въ Астрабадскомъ заливѣ W.

Остальные мѣсяцы, начиная съ мая до осенняго равноденствія, вѣтры переменны. Въ іюлѣ мѣсяцѣ, въ средней части между Апшерономъ и Дербентомъ, часто дуютъ свѣжіе, хотя и короткіе, NW, извѣстные у каспійскихъ моряковъ подъ именемъ арбузовыхъ вѣтровъ. Въ Баку чаще другихъ вѣтровъ бываетъ N, а въ Астрабадскому заливу, начиная отъ середины южной части, мертвые штили, продолжающіеся по нѣскольку дней. Парусныя суда, идущія въ это время въ Астрабадскій заливъ или оттуда, должны придерживаться южнаго берега, потому что тамъ, по ночамъ, бываетъ съ горъ легкій S или SW.

Сентябрь мѣсяцъ бываетъ иногда бурный, но направление вѣтровъ слѣдуетъ чаще тому же порядку, какъ и весною. Въ октябрѣ большею частію тихо вездѣ, но съ ноября въ сѣверной и средней части бываютъ часты NO—SO; въ южной же, исключая мѣстности около Ланкерана, въ это время тихо и стоятъ лучшія погоды; такъ продолжается до февраля.

Въ Астрабадскомъ заливѣ, съ октября по февраль, преимущественно дуютъ: съ восходомъ солнца тихій O, съ полдня N нѣсколько посвѣжѣе, а съ закатомъ солнца тихій S; изрѣдка свѣжіи W на короткое время нарушаетъ этотъ порядокъ; но день, два, и погода снова устанавливается на нѣсколько недѣль.

Парусныя суда въ плаваніи отъ Баку до Астрабадскаго залива, осенью и зимою, должны держаться восточнаго берега, т. е. ближе къ острову Огурчинскому, для того, чтобы лучше пользоваться остами, на которые въ это время надобно разсчитывать. Совѣтъ этотъ, впрочемъ, пригоденъ только для военныхъ судовъ, которымъ нечего опасаться нападенія туркменскихъ пиратовъ.

Мѣстность около Ланкерана, какъ выше я сказалъ, не пользуется въ осенніе и первозимніе мѣсяцы такими хорошими погодами, какія бываютъ отъ Энзили до Астрабада. Тамъ, напротивъ, съ октября до января ясные дни рѣдки, постоянно мелкій дождь; хотя тоже по большей части тихо.

Въ началѣ очерка моего о торговлѣ, я говорилъ, что послѣ неудавшейся экспедиціи Войновича, до 1841 года, на Каспійскомъ морѣ не предпринимали ничего, никакихъ попытокъ, чтобы оживить нашу торговлю съ Персією. Впрочемъ, въ началѣ тридцатыхъ годовъ, былъ сдѣланъ опытъ завести пароходныя сообщенія между каспійскими портами и для этого, въ Астрахани построили, отъ министерства финансовъ, деревянный 100 сальный пароходъ, названный *Предпріятіе*. Несовершенство тогдашней пароходной науки и неопытность людей, которымъ поручено было управлять *Предпріятіемъ*, не довели его до успѣха, и пароходъ продали.

Въ концѣ 1841 года, опять по желанію министерства финансовъ, были наняты въ Астрахани два шхоута; ихъ нагрузили разными товарами и отправили одинъ въ Энзилинскій, а другой въ Астрабадскій заливъ: учрежденіе въ 1842 году, въ Астрабадскомъ заливѣ, постоянной станціи крейсеровъ, давало возможность, подъ покровительствомъ ихъ, начать съ жителями торговые сношенія. Для управленія торговлею въ Астрабадскомъ заливѣ, назначенъ былъ отъ правительства суперкаргъ изъ армянъ, нѣкто Эривандовъ.

Самый берегъ Астрабадскаго залива, въ это время, былъ почти необитаемъ и по немъ свободно расхаживали туркмены, настоящіе хозяева залива. Жители, персіане, скрывались въ густыхъ лѣсахъ въ 5 и 7 верстахъ отъ моря и рѣшались приближаться къ берегу, для разнѣна пшена и пшеницы, на нефть и соль у туркменъ, или для собиранія плодовъ, не иначе какъ большими партіями. Дорогъ не было никакихъ, только одна узенькая тропинка, проложенная въ лѣсной чащѣ, вела отъ персидской деревни къ морю; а кругомъ густой лѣсъ, непроходимый отъ множества переплетшихся ползучихъ растений и кустовъ колючей дикоросы. Стоило появиться кому либо изъ насъ въ персидской деревнѣ, какъ жители сбѣгались всѣ, посмотрѣть, какъ на чудо, на русскаго.

Суда съ товарами встали на якорь поближе къ деревни Гязъ, такъ какъ она самая большая; товары не выгружали на берегъ, а старались войти въ сношенія съ значительными купцами, чтобы сбывать имъ большими партіями. Мелкой распродажи дѣлать было нельзя: ближайшіе жители не имѣли денегъ и ничего для разнѣна.

Распродажа товаровъ и покупка персидскихъ произведеній продолжалась два года. Но правительству надобно было только положить начало, и оно сдѣлало это.

Первыми исполнителями желаній правительства явились московскіе фабриканты: Елизаровъ, Ремизовъ и Барановъ. Они составили торговый домъ, положили по 15 т. руб. серебромъ каждый въ общій капиталъ и, получивъ у правительства нѣкоторыя льготы, начали торговлю съ Персіею.

Самою главною помощію правительства было право получать ежегодно съ казенныхъ Уральскихъ заводовъ полосное желѣзо 30 т. пудовъ, по казенной цѣнѣ, съ доставкой его въ Астрахань на заводскихъ баркахъ.

Эта льгота составляетъ такую матеріальную помощь, что она одна стоитъ другихъ привилегій. Во первыхъ, за желѣзо платится по доставкѣ его въ Астрахань, только отъ 25 до 45 коп. за пудъ смотря по сортамъ, а продается оно въ Персіи, на берегу моря, 1 р. 80—2 р. за пудъ. Во вторыхъ, вмѣсто назначеннаго къ отпуску количества, его сумѣютъ утроить. Желѣзо, по доставленіи его на берега Персіи, за всѣми расходами, обходилось торговому дому не болѣе 70—75 коп. за пудъ, слѣдовательно выгоды было гораздо болѣе чѣмъ сто на сто. Съ помощію этой привилегіи, Московскій торговый домъ держался въ Персіи 10 лѣтъ и принесъ нашей торговлѣ несомнѣнную пользу.

Первые суда съ товарами, новаго торговаго дома, появились въ Астрабадскомъ заливѣ въ началѣ 1846 года. Бывшій въ то время

начальникомъ Астрабадской станціи, А. В. Воеводскій, предупрежденный о начинающихся торговых наших сношеніяхъ, горячо взялся за это дѣло. Вопросъ состоялъ въ томъ, чтобы построить на берегу залива какіе нибудь склады и сложить туда товары. Персидскія власти противились этому, подъ разными предлогами, и требовали, чтобы торговля производилась, какъ прежде, на судахъ. Воеводскій, потерявъ терпѣніе переговариваться, скоро разрѣшилъ этотъ вопросъ. По соглашенію съ агентами торговаго дома, что лучшее мѣсто для выгрузки, на берегу, противъ деревни Гязъ, онъ подошелъ туда съ отрядомъ, и съ помощію собранныхъ съ судовъ командъ, въ нѣсколько дней построилъ на берегу шалаши изъ камыша и прутьевъ, сложилъ въ нихъ товары и оставилъ на берегу небольшой караулъ, а на рейдѣ одно военное судно, удалился. Начало факторіи нашей на Астрабадскомъ берегу было положено.

Жители, т. е. народъ, сочувствовали новой факторіи; они, во первыхъ, могли получать тутъ такіе предметы, которыхъ прежде или совсѣмъ не знали, или получали съ трудомъ, а также находили сбытъ и для нѣкоторыхъ своихъ произведеній; а во вторыхъ, охраненіе факторіи русскими обезопасивало нѣкоторую часть берега и близлежащія деревни.

Власти Персіи были противъ; они болѣе сочувствовали туркменцамъ, доставлявшимъ имъ прибыль, а о своихъ соотечественникахъ мало заботились; но, не имѣя возможности явно противодѣйствовать развивающейся торговлѣ, они старались вредить ей тайно, и находили помощь для этого у англичанъ. Подкупали даже туркменъ напасть на факторію, разграбить и перебить русскихъ; туркмены нападали, но безъ успѣха.

Прикащики новой факторіи, заводя торговые сношенія, не теряли времени и продолжали понемногу строить болѣе прочныя магазины для склада и домикъ для жилья. Такъ дѣло тянулось до марта мѣсяца 1847 года. Неожиданный случай заставилъ персидскія власти взять подъ свое охраненіе новую факторію и тѣмъ какъ бы подтвердить ея существованіе; вотъ какъ это случилось.

Для охраненія факторіи, какъ я уже говорилъ, на рейдѣ постоянно находилось военное судно, которое на ночь посылало на берегъ къ магазинамъ небольшой караулъ, состоящій изъ 5 матросовъ. Для усиленія этой защиты также ставили одно фунтовый фалконетъ, противу переправы черезъ рѣчку, у которой стоялъ магазинъ, и которой туркменамъ мновать было нельзя. Фалконетъ съ разсвѣтомъ всегда снимали; такъ продолжалось цѣлый годъ.

Однажды, по случаю свѣжаго вѣтра, шлюпка не пришла съ брантвахты за своими караульными, а они проспали и не убрали фалконетъ

во время, такъ что его увидѣлъ персидскій таможенный чиновникъ. Южное воображеніе пылко, и фалконетъ превратился въ цѣлую батарею въ его глазахъ. Чиновникъ написалъ объ этомъ съ нарочнымъ къ правителю Астрабадской области и далѣе. Чтобы объяснить персіанамъ присутствіе на берегу фалконета, Воеводскій, еще остававшійся начальникомъ станціи, приказать сдѣлать подобный ему изъ дерева и отослать его правителю, объясняя, что это не болѣе какъ игрушка сдѣланная матросами отъ скуки. Правитель хотя повидимому успокоился, однако же, сталъ просить, чтобы имъ больше не посылали на берегъ свой караулъ, обѣщая самъ охранять факторію. Это и было нужно. Дѣйствительно, вскорѣ явился отрядъ изъ персидской милиціи, числомъ 50 человекъ, и построивъ около факторіи сенгеры (*), въ двухъ мѣстахъ, расположился въ нихъ.

Вынужденный принять факторію подъ свою охрану, правитель, руководимый интересомъ, пошелъ далѣе; онъ предложилъ, что самъ построить на берегу, по указанію прикащиковъ, просторныя крѣпкіе магазины и домъ для жилья, а они, чтобы наняли ихъ. Разумѣется, на это согласились, и торговля съ того времени начала крѣпнуть.

Въ теченіе десятилѣтняго существованія московскаго торговаго дома, онъ успѣлъ завести факторіи: въ Шагрудъ-бастанъ, въ Баль-фрушъ, въ Ардибили, въ Рештъ, въ Тегеранъ, въ Исфгани и Казвинъ. Кромѣ желѣза, сбывали въ Персію мануфактурныя русскія издѣлія, хотя и не съ большою выгодною, но за то уже никогда не привозили изъ Россіи ни одного рубля звонкой монеты и дѣлали обороты: товаръ на товаръ.

Выгоды на желѣзо покрывали всѣ убытки, такъ что въ оборотный годъ торговый домъ имѣлъ 50 на 100 чистой прибыли. А убытковъ, если сосчитать всѣ явныя кражи, сдѣланныя прикащиками въ факторіяхъ, и случаи крушенія судовъ съ грузомъ, въ теченіе десяти лѣтъ, наберется около двухъ сотъ тысячъ.

По окончаніи срока данной торговому дому привилегіи, въ 1857 году составилъ новый торговый домъ, подъ фирмою: Закаспійское торговое товарищество. Ему были даны болѣе обширныя привилегіи и отпускъ казеннаго желѣза съ заводовъ увеличенъ. Основной ка-

(*) Сенгерами въ Персіи называютъ небольшія укрѣпленія, въ родѣ редутовъ. Онѣ круглыя и обведены рвомъ; посреди ихъ дѣлаютъ насыпь, которую окружаютъ высокимъ валамъ изъ срубленныхъ кустовъ дирюзы. Растеніе это усыпано острыми иглами, и такой валъ непроходимъ ни для человека, ни для животнаго. Для защиты отъ непріятеля, имѣющаго одни только ружья безъ артиллеріи, сенгеры даютъ очень надежную защиту.

питаль товарищества опредѣленъ въ два милліона рублей, но въ случаѣ надобности его могли увеличить. Казалось, и всѣ были увѣрены, что для нашей каспійско-морской торговли наступаетъ новая блистательная эра. Бакинскіе купцы и закавказскіе армяне, ведущіе торговлю съ Персією, и которымъ прежній торговый домъ не мѣшала, приуныли. Даже европейскіе дома въ Рештѣ, приказали своимъ конторамъ понизить цѣну мануфактурныхъ европейскихъ издѣлій, на десять процентовъ.

Осенью 1857 года, учредитель и главный распорядитель новаго товарищества объѣхалъ на казенномъ, нарочно посланномъ пароходѣ, всѣ порты отъ Баку до Астрабадскаго залива, объявляя жителямъ, что будетъ покупать всѣ безъ исключенія ихъ произведенія и взамѣнъ привезетъ русскіе товары, по самой дешевой цѣнѣ. Оставивъ въ нѣкоторыхъ мѣстахъ своихъ агентовъ, онъ отправился въ Петербургъ, а оттуда за границу, покупать машины и нанимать мастеровъ для будущихъ фабрикъ, плантацій и заводовъ.

Персіане, обнадеженные учредителемъ, не хотѣли продавать своихъ произведеній бакинскимъ и армянскимъ купцамъ, прибывшимъ для этого, по обыкновенію, осенью 1857 года. Но проходитъ октябрь, ноябрь и декабрь, а агенты товарищества и не думаютъ ничего покупать, занимаясь планами будущихъ зданій въ факторіяхъ, да приобрѣтеніемъ мѣстъ для нихъ. Въ январѣ мѣсяцѣ наступило время платить подати, и жители вынуждены были предложить свои товары прежнимъ покупателямъ, которые не преминули воспользоваться этимъ и значительно понизили цѣну, противъ той, какую давали осенью. Проклятія обманутыхъ посыпались на новую компанію и ненависть къ ней зародилась у персіанъ. Эта ошибка имѣла большое вліяніе на послѣдствія.

Въ концѣ 1858 года, были привезены товариществомъ обѣщанные товары; что они были недешевы, лучшимъ доказательствомъ служить то, что европейскіе торговые дома въ Рештѣ, узнавши цѣну привезенныхъ товаровъ, тотчасъ возвысили свои на двадцать процентовъ, противу настоящей уменьшенной цѣны; и при всемъ томъ, они выходили въ продажѣ на десять процентовъ ниже товаровъ товарищества.

Безъ сомнѣнія, товары шли плохо и продавалось одно желѣзо; выручаемыя за него деньги отсылались на разныя постройки въ Баку, а на небольшую часть покупали персидскіе товары. Прежніе покупатели персидскихъ произведеній скоро поняли неумѣнье товарищества взяться за дѣло и еще усердѣе принялись за торговлю, такъ что она вся, какъ и до нынѣ, въ ихъ рукахъ.

Въ 1860 году товарищество прекратило свою торговую дѣятельность, не покупало никакихъ персидскихъ товаровъ и не привозило русскихъ, стараясь сбыть, по уменьшенной уже цѣнѣ, прежнія. Такъ продолжался и 1861 годъ. Казенное желѣзо, впрочемъ, товарищество брало по прежнему, продавая его иногда, какъ это было въ 1860 году, прямо въ Астрахани. Деньги были нужны.

Со времени прекращенія занятій московскаго дома, торговля въ Астрабадскомъ заливѣ начала упадать; строенія факторій развалились и на мѣсто ихъ, бакинцы и армяне, пріѣзжая на время, строить изъ камыша шалаши.

Эти мелкіе торговцы пріѣзжаютъ съ деньгами и покупаютъ у персіянъ товары на звонкую монету, иногда только привозя небольшія партіи желѣза, но оно не казенное, а покупается по вольнымъ цѣнамъ; персіяне его цѣнятъ ниже, и потому выгоды отъ него мало. Всѣ труды и энергія, потраченные представителями нашего правительства, въ предѣлахъ Персіи, для утвержденія прочной торговли въ Астрабадскомъ заливѣ, пропали даромъ; и великолѣпные планы факторіи, которую намеревалась воздвигнуть тамъ товарищество, остались на бумагѣ.

Въ послѣдній годъ существованія торговаго дома, онъ успѣлъ, съ большими затрудненіями, выпросить у персидскаго правительства позволеніе построить на астрабадскомъ берегу, гдѣ удобнѣе, деревянную факторію на каменномъ фундаментѣ (*); на это данъ былъ даже фирманъ, но товарищество не сумѣло имъ воспользоваться и все грезило о чемъ-то великомъ. Послѣ, если бы и захотѣли, да было поздно.

Какъ справедлива въ этомъ случаѣ наша народная пословица: «Одинъ неумѣлый броситъ камень и четверо умныхъ не вытащатъ».

Кромѣ Астрабадскаго залива, товарищество имѣетъ агентства: въ Шагрудъ-бастанѣ, Бальфрушѣ, Рештѣ и Ардибилѣ; но торговля и тамъ не привилась. Агенты жили и живутъ, занимаясь полученіемъ предписаній отъ учредителя и распорядителя, и донесеніями на нихъ.

Въ 1862 году товарищество, устранивъ учредителя отъ распоряженія дѣлами, послало въ Персію особаго управляющаго; оцѣнка его дѣлъ принадлежитъ будущему.

Одновременно съ учрежденіемъ закаспійскаго торговаго товарищества, для содѣйствія развитію каспійско-морской торговли, соста-

(*) Кто не бывалъ въ Персіи, тотъ не знаетъ какое важное значеніе персіяне придають этому слову, въ Астрабадѣ. Всѣ постройки, куда входитъ камень, для нихъ имѣютъ видъ крѣпости, и потому они на за что не позволяютъ тамъ, иностранцамъ, строить что-либо на камнѣ. Даже для нашей станціи на Ашурадѣ, невозможно купить въ Персіи кирпича для печей; вывозъ его запрещенъ строго.

вилось на акціяхъ пароходное общество Кавказъ, суда коего впервые появились на этомъ морѣ въ 1859 году. Правительство и тутъ оказало свою помощь; для перевозки однихъ коммерческихъ грузовъ, нельзя было содержать большіе пароходы, и потому оно, чтобы гарантировать обществу успѣхъ, отдало ему на 7 лѣтъ перевозку казеннаго провіанта въ кавказскіе и закавказскіе порты, за однажды условленный фрахтъ.

Годы 1858 и 1859, были годы большихъ надеждъ для нашей азіатской торговли, но имъ не суждено было осуществиться.

Впрочемъ, польза, принесенная каспійской торговлѣ пароходнымъ обществомъ, несомнѣнна; она убыточна только для кармановъ акціонеровъ; и если они простятъ первоначальнымъ учредителямъ и распорядителямъ прегрѣшенія ихъ, и не будутъ требовать выгодъ, то общество Кавказъ, при хорошемъ управленіи, въ состояніи будетъ питать само себя (до сихъ поръ, какъ извѣстно изъ опубликованныхъ отчетовъ, и этого нѣтъ). Каспійское же море во всякомъ случаѣ выплываетъ, по положенію его, какъ внутренняго бассейна: изъ него не выйдетъ ни одинъ изъ плавающихъ пароходовъ, хотя бы дѣло дошло до ликвидаціи.

Оканчивая мой обзоръ торговой дѣятельности на Каспійскомъ морѣ, я не берусь ничего сказать о его будущности. Въ двадцать два года, столько разъ я видѣлъ начала будущихъ успѣховъ, разрушаемые однимъ неосторожнымъ поступкомъ или, что еще хуже, хвастливою самонадѣянностію людей, взявшихся за дѣло, что потерялъ всякую надежду. Отъ всего сердца желаю ошибиться въ этомъ.

К. Петриченко.

1862 года.

ОБЩИЙ ОБЗОРЪ

ЛИТЕРАТУРЫ ИСПРАВИТЕЛЬНЫХЪ НАКАЗАНИЙ

И ВОЕННО-ИСПРАВИТЕЛЬНЫХЪ ТЮРЕМЪ ЗА ГРАНИЦЕЮ.

(Извлечение изъ письма дѣйств. ст. сов. Яневича-Яневскаго) (*).

По исполненію возложеннаго на меня порученія относительно изслѣдованія вопроса о тюрьмахъ и о тюремномъ заключеніи въ иностранныхъ государствахъ, надлежало мнѣ прежде всего ознакомиться съ исторіею и литературою предмета, дабы, съ одной стороны, уяснить себѣ ту точку развитія, которой достигли различныя стороны вопроса о тюрьмахъ въ иностранныхъ законодательствахъ, сравнительно съ положеніемъ онаго въ современной наукѣ, а съ другой облегчить себѣ осмотръ и изученіе самихъ заведеній, усвоившихъ и извѣдавшихъ на опытѣ тѣ или другія системы заключенія. Вслѣдствіе сего приобрѣтены мною въ Берлинѣ, Лейпцигѣ, Парижѣ, Лондонѣ и Гейдельбергѣ историческія и догматическія сочиненія и вообще новѣйшія книги и изслѣдованія, посвященныя изложенію вопроса о тюремной реформѣ вездѣ, гдѣ совершилась или совершается эта реформа. Недостатка въ литературныхъ матеріалахъ я, разумѣется, не встрѣтилъ. Напротивъ, врядъ ли найдется предметъ, относительно, столь новый, который могъ бы представить

(*) Д. ст. сов. Яневичъ-Яневскій командированъ по Высочайшему повелѣнію за границу для изученія вопроса о тюрьмахъ и о тюремномъ заключеніи въ примѣненіи къ военно-морскому законодательству.

такую обширную литературу. Но, при всей своей плодovitости, литература эта не отличается ни особеннымъ разнообразіемъ, ни богатствомъ внутренняго содержанія. Причиною тому, во-первыхъ, самое свойство предмета, весьма доступнаго общимъ фразамъ и поверхностнымъ, хотя и благонамѣреннымъ и блистательнымъ, сужденіямъ. Теперь всякій, и призванный и непризванный, считаетъ себя вправе и даже поставляетъ своимъ долгомъ заявить свое мнѣніе, подать свой голосъ въ дѣлѣ, касающемся нравственнаго исправленія и улучшенія судьбы людей, которыхъ страсти, пороки, а иногда и обстоятельства жизни сдѣлали или готовы сдѣлать преступниками закона. Во-вторыхъ, по связи вопроса о тюрьмахъ со многими другими отраслями знаній, писали и пишутъ о немъ и экономисты, и моралисты, и врачи, и богословы,—но, къ сожалѣнію, вѣдь имъ, по большей части, недостаетъ основательныхъ юридическихъ свѣдѣній. Отъ этого литература такъ называемой исправительной (пенитенціарной) системы наводнилась, особливо въ послѣдніе годы, книгами и трактатами, которые, для чедовѣка, незанимавшагося специально вопросомъ о тюрьмахъ и слѣдовательно обязаннаго начинать сначала, значительно затрудняютъ выборъ и чтеніе книгъ дѣйствительно полезныхъ. Не подлежитъ сомнѣнію, что такая всесторонняя разработка вопроса принесла и долю пользы, освѣтивъ его съ разныхъ точекъ зрѣнія. Въ особенности это должно сказать о нѣкоторыхъ англійскихъ богословахъ, какъ напр. Шиплеѣ, который своимъ сочиненіемъ объ ирландскихъ пенитенціарныхъ установленіяхъ оказалъ истинную услугу наукѣ. Но подобныя руководительныя труды рѣдки, и начинающій читатель, при отсутствіи удовлетворительныхъ библиографическихъ указаній, много потратитъ времени прежде, нежели встрѣтится съ ними.

Не перечисляя всего, что прочитано или читается мною со времени прибытія моего за границу, вмѣняю себя въ обязанность назвать, по крайней мѣрѣ, главнѣйшія сочиненія, которыми я руководствуюсь. Сюда относятся слѣдующія книги:

Англійскія: 1) Н. Mayhew and J. Binny, *The criminal prisons of London and scenes of prison life*. London 1862. Составлена при пособіи официальныхъ источниковъ и заключаетъ въ себѣ весьма важныя, любопытныя и разнородныя указанія и сближенія. 2) Shipley, *The purgatory of prisoners or an intermediate stage between the prison and the public, being some account of the practical working of the new system of penal reformation introduced by the board of directors of convict prisons in Ireland*. London 1857. То самое сочиненіе, о которомъ выше упомянуто. 3) Crofton, *A few*

remarks on the convict question. Dublin 1857. Важно и по содержанию, и по имени автора, приобретшаго известность устройствомъ тюремъ въ Ирландіи.

Нѣмціи: 1) Behrend, Geschichte der Gefängnisreform. Vereinigte Staaten, England und Irland. Berlin. 1859. Юридическая сторона книги довольно слабая, по званію автора—старшаго полицейскаго врача въ Берлинѣ; за то повѣствовательная часть сочиненія обработана весьма тщательно и обильна фактами и примѣрами. 2) Eberty, Das Gefängniswesen in seinem Zusammenhange mit der Entwicklung der Strafrechtspflege überhaupt. Dresden. 1858. Посвящено также исторической части тюремнаго заключенія и устройства, въ связи съ развитіемъ уголовныхъ законодательствъ. 3) Mittermaier, Die Gefängnisverbesserung, insbesondere die Bedeutung und Durchführung der Einzelhaft im Zusammenhange mit dem Besserungsprinzip nach den Erfahrungen der verschiedenen Strafanstalten. Erlangen. 1858. 4) Holtzendorff, Die Deportation als Strafmittel in alter und neuer Zeit und die Verbrechencolonien der Engländer und Franzosen in ihrer geschichtlichen Entwicklung und criminalpolitischen Bedeutung. Leipzig. 1858. 5) Его же, Das irische Gefängnisssystem insbesondere die Zwischenanstalten vor der Entlassung der Sträflinge. Zeipzig. 1859. Всѣ эти книги, касающіяся частію собственно тюремъ, частію предметовъ, находящихся съ тюремнымъ вопросомъ въ самомъ близкомъ соприкосновеніи, были мнѣ также весьма полезны.

Французскія: 1) Ducpetiaux, Des conditions d'application du système de l'emprisonnement cellulaire. Bruxelles 1857. 2) Bonneville, Traité des diverses institutions complémentaires du régime pénitentiaire. Versailles 1847. 3) Bucquet, Tableau de la situation morale et matérielle en France des jeunes détenus et des jeunes libérés, et recherches statistiques sur les colonies agricoles, les établissements correctionnels et les sociétés de patronage de jeunes détenus. Paris. 1853. 4) Prosper de Pietra Lanta, Etudes sur l'emprisonnement cellulaire et la folie pénitentiaire. Paris. 1857. Первое и два послѣднія изъ приведенныхъ здѣсь сочиненій писаны людьми, стоящими во главѣ тюремнаго управленія въ Бельгіи и Франціи и слѣдовательно вполне знакомыми съ дѣломъ, а второе принадлежитъ одному изъ основательнѣйшихъ французскихъ юристовъ.

Всѣ упомянутые труды относятся до однихъ лишь общихъ (гражданскихъ) мѣстъ заключенія, тогда какъ ближайшая задача моя состоитъ въ разработкѣ вопроса о военно-морскихъ тюрьмахъ. Но первыхъ, литература сего послѣдняго предмета до крайности скудна.

Между тѣмъ, какъ гражданскія мѣста заключенія въ Сѣверной Америкѣ и Европѣ были изучаемы на мѣстѣ и описываемы многими учеными и публицистами, изъ коихъ нѣкоторые (какъ напр. Токвиль и Бомонъ во Франціи, докторъ Юліусъ въ Пруссіи) имѣли на то официальное порученіе отъ своихъ правительствъ, въ послѣдствіи обнародовавшихъ результаты ихъ замѣчательныхъ изслѣдованій (*), — ни одинъ документъ сего рода, сколько извѣстно, не былъ обнародованъ о пенитенціарной системѣ въ примѣненіи собственно къ лицамъ военнаго или морскаго званія, наказываемымъ лишеніемъ свободы. Равнымъ образомъ не существуетъ и частныхъ печатныхъ трудовъ по этой части, за исключеніемъ явившейся въ 1858 г. въ Парижѣ небольшой книжки, подъ заглавіемъ: *Tableau des prisons militaires, par Léon Vidal*. Независимо отъ сего, наблюденіе военныхъ карательныхъ учрежденій и повѣрка достигнутыхъ ими результатовъ и вообще собраніе достовѣрныхъ данныхъ, касающихся нравственной статистики войскъ, какъ сухопутныхъ, такъ и морскихъ, не для всякаго, кто бы хотѣлъ заняться этимъ, доступны и возможны, а люди, у которыхъ эти матеріалы подъ рукою, частію не желаютъ, а еще чаще не умѣютъ пользоваться ими, ибо число военныхъ юристовъ и за границею довольно ограничено. Наконецъ, юристы и военные люди, заставляшіе въ комиссіяхъ, которыя разновременно и въ разныхъ государствахъ были назначаемы для пересмотра и усовершенствованія той или другой части, рѣдко могли понять другъ друга, а отъ этого и самыя успѣхи военно-уголовнаго законодательства и системы взысканія за нарушенія, совершаемыя въ быту военномъ, были всегда медленны и сопровождались большими колебаніями. Самыя свободныя и просвѣщенныя страны не составляютъ въ этомъ случаѣ исключенія. Наказаніе кошками отмѣнено въ сѣверо-американскомъ флотѣ не прежде 1851 года, а въ Англіи тѣлесное наказаніе и до сихъ поръ не вывелось еще совсѣмъ изъ употребленія. То же должно сказать о военныхъ мѣстахъ заключенія. Въ то время, какъ преобразование гражданскихъ тюремъ по началамъ исправительной системы относится къ концу прошедшаго столѣтія, правильное устройство тюремъ, предназначенныхъ для военныхъ, началось не ранѣе 1847 года. Примѣръ

(*) Сами эти лица, возвратясь въ отечество, познакомили публику съ трудами своими, и сочиненія, изданныя ими, не смотря на то, что писаны еще въ тридцатыхъ годахъ, считаются до сихъ поръ образцовыми. Таковы именно: 1) *Système pénitentiaire aux Etats Unis etc. par G. de Beaumont et A. de Tocqueville*, и 2) *Nordamerikanische Zustände, von Dr. Julius*.

подаля Франція; за нею послѣдовали другія державы. При такихъ обстоятельствахъ, очевидно, и не могла еще достаточно развиться эта отрасль литературы. Впрочемъ, не смотря на различіе въ исполненіи наказанія тюремнымъ заключеніемъ надъ военными и морскими чинами, сравнительно съ лицами, претерпѣвающими сіе наказаніе по приговору гражданскихъ судилищъ,—общія, основныя начала въ обоихъ случаяхъ одни и тѣ же, в военныя пенитенціарныя заведенія, въ томъ видѣ, какъ они существуютъ въ западной Европѣ, суть, такъ сказать, воспроизведеніе тѣхъ же идей и цѣлей, которыя имѣлись и имѣются въ виду при общихъ тюремныхъ преобразованіяхъ; почему ознакомленіе съ общею литературою пенитенціарной системы и съ результатами, добытыми въ этомъ дѣлѣ путемъ теоріи и опыта, существенно важно и необходимо и для военнаго изслѣдователя.

Въ заключеніе сихъ моихъ замѣчаній, остается присовокупить, что нѣкоторыя отрывочныя свѣдѣнія о наказаніи военныхъ чиновъ лишеніемъ свободы, преимущественно въ германскихъ владѣніяхъ, найдены мною въ юридическомъ изданіи: *Magazin für Rechts und Staatswissenschaft* за 1851 г., а равно въ сочиненіяхъ по части военно-уголовнаго права и судопроизводства, принадлежащихъ лицамъ, служащимъ по аудиторіатскому вѣдомству въ Австріи, Пруссіи и Великомъ герцогствѣ Баденскомъ. Изъ этихъ сочиненій я назыву только два, которыя мною уже окончены чтеніемъ и которыя, въ маломъ объемѣ, вмѣщаютъ много свѣтлыхъ взглядовъ и дѣльных практическихъ указаній. Таковы: 1) *Dr. Ludwig von Jagemann, Die Militärstrafen im Lichte der Zeit. Erlangen 1848*; и 2) *Ignaz Ortwein von Molitor, Die Kriegsgerichte und Militärstrafen im 19 Jahrhundert etc. mit besonderer Berücksichtigung der Kriegsgesetze Oesterreichs, Preussens, Sachsens, Württembergs, Badens, Frankreichs, Sardinien und der Eidgenossenschaft, Wien 1855*. Считаю умѣстнымъ упомянуть объ этихъ книгахъ тѣмъ болѣе, что онѣ были мнѣ полезны и для разъясненія нѣкоторыхъ вопросовъ военно-уголовнаго законодательства, находящихся въ связи съ даннымъ мнѣ порученіемъ, и именно вопроса о преобладающихъ нынѣ въ войскахъ наказаніяхъ, а равно для приведенія въ положительную ясность: какое мѣсто занимаетъ въ системѣ военно-морскихъ уголовныхъ законовъ иностранныхъ государствъ тюремное заключеніе, какъ самостоятельное наказаніе?

Знакомясь съ господствующими системами заключенія по литературнымъ, а по мѣрѣ возможности, и по законодательнымъ источникамъ, я не упускалъ случаевъ, представлявшихъ мнѣ и для са-

маго осмотра пенитенціарныхъ заведеній за границею. Директоры англійскихъ тюремъ, къ которымъ я обращался чрезъ посредство моего сослуживца, д. с. с. Варранда, находившагося въ Лондонѣ одновременно со мною, по особо возложенному на него порученію, оказали мнѣ въ этомъ случаѣ полное съ своей стороны содѣйствіе, на которое, быть можетъ, я не былъ въправѣ рассчитывать, не запасшись рекомендательнымъ письмомъ къ посланнику. Генералъ-майоръ Джеббъ (Jebb) снабдилъ меня билетомъ на осмотръ образцовой Пентонвильской тюрьмы (Pentonville) въ Лондонѣ, гдѣ устроено отдѣленіе и для военныхъ преступниковъ, коихъ осужденіе повлекло за собою исключеніе изъ военнаго званія; равно какъ на осмотръ военныхъ тюремъ въ Чатамъ и фортъ Кларенсъ, а товарищъ его, г. Гамбьеръ (Gambier), дозволилъ мнѣ побывать въ Мильбанкскомъ исправительномъ домѣ (Millbank) и въ пенитенціарныхъ заведеніяхъ въ Портсмутѣ и Портландѣ, куда отправляются преступники, осуждаемые на такъ называемое уголовное рабство (penal servitude), взаимнѣ ссылки въ колоніи, которая, въ силу парламентскаго акта 26 іюня 1857 г., окончательно отмѣнена въ Англіи, какъ наказаніе, опредѣляемое судомъ, и допущена, при извѣстныхъ условіяхъ, только какъ мѣра административная (a means of disposal). Сихъ послѣднихъ заведеній я еще не успѣлъ посѣтить, находя для себя удобнѣйшимъ отложить это посѣщеніе до того времени, когда буду въ Шербургѣ и Брестѣ, для того, чтобъ видѣть имѣющіяся тамъ морскія тюрьмы; прочія же упомянутыя мѣста заключенія осматрѣны мною при обязательномъ участіи д. с. с. Варранда, который самъ ѣздилъ со мною въ Пентонвиль, Чатамъ и фортъ Кларенсъ и объяснялъ мнѣ то, что изъ разсказовъ тюремныхъ надзирателей и агентовъ, насъ сопровождавшихъ по тюрьмамъ, а также изъ отвѣтовъ сихъ лицъ на наши вопросы было для меня менѣе понятно. Его же, г. Варранда, содѣйствію обязанъ я пріобрѣтеніемъ нѣкоторыхъ официальныхъ документовъ, касающихся устройства и управленія англійскихъ военно-пенитенціарныхъ учрежденій.

Полное радушіе и готовность быть мнѣ полезнымъ нашель я во французскихъ министерствахъ военномъ и морскомъ и колоній. Производители военно-судныхъ дѣлъ: гг. Шенье (въ первомъ) и Пуье (во второмъ изъ сихъ министерствъ) не только сообщили мнѣ нужныя свѣдѣнія и матеріалы для ближайшаго разъясненія и разработки вопросовъ, входящихъ въ кругъ даннаго мнѣ порученія, насколько вопросы эти касаются Франціи, но и рекомендовали меня особенному вниманію лицъ, начальствующихъ надъ важнѣйшими французскими военно-пенитенціарными заведеніями. Изъ этихъ лицъ

я обязываюсь назвать нѣмѣшняго начальника парижскихъ военныхъ тюремъ, капитана Маньяна, извѣстнаго своими трудами по приведенію въ отличное состояніе военно-пенитенціарнаго заведенія въ Метцѣ, которымъ онъ прежде командовалъ и которое, по справедливости, считается образцовымъ. Г. Маньянъ далъ мнѣ возможность осмотрѣть парижскія военныя тюрьмы, въ томъ числѣ и военнотюремное отдѣленіе въ укрѣпленіи Ванвъ (*fort de Vanves*) за Парижемъ, во всѣхъ подробностяхъ управленія, содержанія, занятій арестантовъ и т. д., и неоднократно удѣлялъ часть своихъ досуговъ на откровенныя бесѣды со мною о всемъ, касающемся ввѣренныхъ его командованію заведеній. Не менѣе былъ обязателенъ и внимателенъ къ моимъ вопросамъ настоящій командиръ военно-пенитенціарной тюрьмы въ Метцѣ, капитанъ Ліоннаръ, при осмотрѣ мною сего послѣдняго заведенія. Я былъ весьма радъ случаю познакомиться съ нимъ еще и по той причинѣ, что до перевода своего въ Метцъ, г. Ліоннаръ начальствовалъ надъ военно-рабочими ротами въ Алжирѣ и, слѣдовательно, былъ въ состояніи сообщить мнѣ нѣкоторыя подробности о предметѣ, весьма мало извѣстномъ. Оба названныя лица, какъ начальники военныхъ тюремъ, произвели на меня самое отрадное впечатлѣніе. Соединяя съ твердымъ знаніемъ всѣхъ условій военной жизни и законовъ военныхъ глубокое сознаніе важности своихъ обязанностей и отличныя качества ума и характера, офицеры эти, получившіе, сверхъ того, основательное общее образованіе и горячо преданные дѣлу, которому себя посвятили, при рѣдкомъ умѣньи обращаться съ людьми, достигаютъ, въ отношеніи къ подчиненнымъ имъ должностнымъ лицамъ и самимъ заключеннымъ военнымъ чинамъ, крайне удовлетворительныхъ результатовъ, служа такимъ образомъ подтвержденіемъ той, давно высказанной, мысли, что успѣхъ всякихъ учрежденій всего болѣе зависитъ отъ выбора людей, призванныхъ руководствовать и управлять ими.

Впрочемъ, здѣсь было бы неумѣстно распространяться о томъ, въ какомъ состояніи найдены мною французскія или англійскія военно-пенитенціарныя заведенія. Здѣсь представляется общее обзорѣніе лишь внѣшняго, такъ сказать, хода моихъ занятій по возложенному на меня порученію; замѣчанія же мои и наблюденія по существу дѣла входятъ въ составъ особой статьи, приготовляемой мною для напечатанія въ Морскомъ Сборникѣ.

Кромѣ вышеупомянутыхъ тюремъ въ Англіи и Франціи, я осмотрѣлъ нѣкоторыя тюремныя заведенія въ Германіи, обративъ осо-

бенное вниманіе на знаменитую одиночную тюрьму въ Бруксалѣ (въ Великомъ герцогствѣ Баденскомъ), и на дняхъ прибылъ въ Интерлакенъ, гдѣ намѣреваюсь остаться недѣли съ три, какъ для приведенія въ порядокъ накопившихся замѣтокъ и окончанія означенной статьи о французскихъ и англійскихъ военныхъ тюрьмахъ, такъ и для осмотра ближайшихъ швейцарскихъ и итальянскихъ пенитенціарныхъ заведеній, преимущественно въ Лозаннѣ, Женевѣ, Туринѣ и Александріи.

Д. с. с. Яневичъ-Яневскій.

Интерлакенъ (въ Швейцаріи).
 $\frac{12}{25}$ іюля 1862 г.



ИСТОРИЧЕСКИЙ ОЧЕРКЪ

МАЯЧНАГО УПРАВЛЕНІЯ ВЪ АНГЛІИ (*).

I.

Общій взглядъ на учрежденіе обществъ въ Англіи.—Основаніе тринити-гауза, граматы, хартии и льготы.—Старшіе и младшіе братья.

Жителя материка Старога свѣта Англія поражаетъ оригинально-стію своихъ корпоративныхъ учрежденій. Вся Великобританія представляетъ собою своеобразную корпорацію, нѣчто нераздѣльно цѣлое,—необыкновенную единицу на земномъ шарѣ. При маломъ объемѣ, громадная сила, неистощимая производительность и безмѣрное богатство, характеризуютъ страну, которая быстро заселяетъ пустынные материки своими дѣятельными сынами.

Непривычному глазу трудно видѣть стремленіе къ союзу и вѣчной дружбѣ тамъ, гдѣ постоянно кипитъ борьба во всѣхъ слояхъ общества и гдѣ она рельефно выражается во всѣхъ проявленіяхъ общественной жизни. Должно же быть могущественно и цѣлбно свойство, соединяющее отдѣльныя части этого общества, когда отталкивающая сила работаетъ безостановочно и повидимому разрушаетъ самыя основы государства!

Но вотъ, на удивленіе многимъ, Англія стоитъ непоколебимо въ продолженіе вѣковъ на фундаментѣ своихъ человеколюбивыхъ учрежденій, покровительствующихъ врожденному стремленію англійской націи создавать общества или корпораціи. Правда, это стремленіе переходитъ весьма часто границы истинныхъ потребностей: въ Англіи безпрестанно появляются и исчезаютъ пиквикскіе клубы и другія общественныя учрежденія, осмѣянные Диккенсомъ, но зато рядомъ съ этими мелкозернистыми произведеніями общественной жизни, красуются учрежденія вѣковыя, пользующіяся нетолько ува-

(*) Матеріалами этой статьи служили отчеты маячныхъ англійскихъ комиссій за 1822, 1834, 1843 и 1861 годы и мои замѣтки.

женіемъ, но и славой; одно изъ нихъ, *Тринити-гаузъ* (Trinity-House — домъ Троицы), загадочное по самому названію, поразительное по своему личному составу и занимательное своей исторіей, неразрывно связанной съ исторіей англійскаго флота, составляло увлекательный предметъ для изслѣдованія, во время пребыванія моего въ Англии. Замѣтки мои, относящіяся къ этому предмету, не могутъ пользоваться репутацией законченности, но я предлагаю ихъ списочному вниманію чпателей нашего морскаго журнала, потому что едва ли они найдутъ гдѣ нибудь удовлетворительные отвѣты на слѣдующіе вопросы: что такое Тринити-гаузъ, чѣмъ онъ былъ и что онъ сдѣлалъ для Англии?

Въ Лондонѣ, въ восточномъ концѣ Сити, противъ печальнаго лондонскаго замка (Tower of London), грустная исторія котораго извѣстна всякому туристу, на Тауеръ-гилъ, расположено красивое зданіе Тринити-гауза, предъ которымъ лежитъ скверъ носящій его имя. Домъ этотъ, какъ и всѣ принадлежащія правительству, мрачный снаружи, отдѣланъ необыкновенно роскошно; помѣщеніе всѣхъ комитетовъ этой корпораціи чрезвычайно удобно, способъ сбереженія плановъ, дѣлъ, бібліотеки и вообще архива, достоинъ подражанія; конторки, кресла и вся мебель обращаютъ на себя вниманіе любителей столярнаго искусства и комфорта; все сдѣлано и прилажено какъ то особенно хорошо для своего назначенія, такъ кажется и тягнетъ къ занятію, а ковры и палины составляютъ не послѣднее житейское условіе, безъ котораго англичанинъ не можетъ работать съ увлеченіемъ, свойственнымъ его племени. Любопытна въ особенности главная зала, стѣны которой украшены моделями замѣчательныхъ маяковъ, бакановъ, знаковъ, якорей и всего касающагося специальности корпораціи. Здѣсь же засѣдаютъ главныя собранія совѣта и даются годовые обѣды, безъ которыхъ не устраивается въ Англии ни одного порядочнаго дѣла. Въ одномъ изъ отдѣленій зданія дѣлаютъ иногда пробы новымъ маячнымъ аппаратамъ. Здѣсь мнѣ удалось присутствовать при приѣмѣ двухъ аппаратовъ отъ заводчиковъ, произведенномъ профессоромъ Фаредеемъ, принимающимъ участіе въ дѣлахъ Тринити-гауза.

Всѣ грамоты, дарованныя Тринити-гаузу до Генриха VIII, были уничтожены пожаромъ въ 1714 году, почему происхождение этого учрежденія не можетъ быть очерчено съ большою точностію; но не подлежитъ сомнѣнію, что основаніе Тринити-гауза должно быть отнесено къ чрезвычайно давнему времени, и что онъ существовалъ сначала какъ богоугодное и религіозное учрежденіе (as a religious and charitable institution).

Въ 1514 году, когда Генрихъ VIII впервые основалъ постоянный

флотъ, онъ учредилъ и корпорацію Тринити-гаузъ, въ одно время съ адмиралтействъ-совѣтомъ и морскимъ министерствомъ (Admiralty and Navy Boards), и арсеналами въ Детфордѣ и Вуличѣ. Стоу (Stowe) въ своей исторіи рассказываетъ, что основаніе детфордскаго адмиралтейства было положено сообразно начертанію Тринити-гауза, который въ то время завѣдывалъ провизіею и запасами флота.

Хартіей, изданной 20-го мая 1514 года, Генрихъ VIII даровалъ шкиперамъ и морякамъ королевства право основать *гильдію* или братство, изъ мужчинъ и женщинъ, въ приходской церкви Детфордъ-Стронда, въ графствѣ Кентъ (*). Хартія эта уполномочивала гильдію избирать изъ среды своей управленіе для прісмotra за своими учрежденіями; она же давала власть братьямъ (Brotheren) назначать президента (master), старшинъ (wardens) (**) и составлять законы и статуты, съ цѣлью поощренія и развитія коммерческаго флота, давать вспомошествованія и взыскивать штрафы съ лицъ, служащихъ въ корпораціи, приобрѣтать земли и нанимать дома, содержать духовника и исполнять другія благочестивыя дѣянія, и вообще предоставлялось общинѣ этой пользоваться всѣми правами и привилегіями, которыми пользовались англійскіе моряки и шкипера.

Хартія эта получила послѣдовательныя подтвержденія отъ Эдуарда VI, королевы Маріи и королевы Елизаветы. Въ 8-мъ актѣ королевы Елизаветы, послѣ предисловія, опредѣляющаго цѣль учрежденія этого общества, какъ лоцмейстерскаго учрежденія, говорится, что Тринити-гаузъ можетъ, на свой собственный счетъ, строить и ставить какіе угодно баканы и знаки на морскихъ берегахъ, ихъ возвышенностяхъ и мысахъ, гдѣ окажется, по мнѣнію Тринити-гауза полезнымъ для мореплавателей.

Далѣе, актомъ этимъ накладывалась пеня на портящихъ эти знаки, и президенту давалось полномочіе выдавать морякамъ позволеніе, за извѣстную плату, содержать гребныя суда на Темзѣ.

Въ 1594 году Елизавета даровала корпораціи грузовые и баластные сборы со всѣхъ судовъ, ходящихъ по Темзѣ. Прежде сего сборы эти принадлежали коронѣ, но въ то время они поступали въ управленіе генераль-адмирала, для устройства и содержанія бакановъ, знаковъ и вѣхъ на морѣ, и составляли одну изъ главныхъ статей дохода его управленія. По представленію генераль-адмирала Говарда, Елизавета назначила эти доходы Тринити-гаузу, въ томъ

(*) Теперь это мѣсто лежитъ въ чертѣ города.

(**) Слово warden означаетъ охранитель, также и названіе титула, какъ напримѣръ: Lord-Warden of the Cinque Ports, весьма древній и почетный въ Англіи, который дается за заслуги высокимъ сановникамъ государства, съ жалованьемъ около 21000 рублей. Этотъ титулъ недавно пожалованъ лорду Вискенту Пальмерстону.

предположеніи, что эту важную обязанность, изложенную въ грамотѣ, корпорація эта была способнѣе выполнять съ большею пользою для мореплавателей.

Яковъ I издалъ новую хартію, которою пополнялись недостатки прежнихъ патентовъ и грамотъ, усиливалась власть корпораціи и нѣкоторыя льготы для моряковъ; хартіею этою предоставлялось избирать изъ общества президента, четырехъ старшинъ и восемь помощниковъ. Эти тринадцать особъ обязаны были выбирать 18 другихъ лицъ изъ всѣхъ моряковъ королевства, въ добавокъ къ вышеупомянутымъ особамъ, которыхъ такимъ образомъ набиралось до 31 человѣка; ихъ положено было называть, также какъ и ихъ преемниковъ, старшими братьями (*Elder Brothern*), остальныхъ же моряковъ гильдіи и ихъ преемниковъ, младшими братьями (*Gounger Brothern*); званія эти оставались пожизненными. Изъ числа 31-го членовъ, одиннадцать избирались изъ отличившихся морскихъ офицеровъ, или государственныхъ людей, и двадцать изъ опытныхъ капитановъ коммерческаго флота. Президентъ избирался ежегодно братьями, и когда находился на лицѣ, всегда присутствовалъ въ собраніи. Вице-президентъ также избирался ежегодно; онъ предсѣдательствовалъ въ еженедѣльныхъ засѣданіяхъ и въ собраніяхъ ежемѣсячныхъ; въ четырехъ собраніяхъ въ году для повѣрки отчетовъ, и во всякое время въ отсутствіи президента; онъ управлялъ всѣми общественными дѣлами корпораціи, и его подпись была необходима на официальныхъ документахъ, публикуемыхъ по распоряженію корпораціи, къ которымъ прикладывалась печать; онъ присутствовалъ во всѣхъ комитетахъ, если имѣлъ на то время, и совмѣстно со старшинами имѣлъ надзоръ за всѣми финансовыми дѣлами Тринити-гауза.

Журналы нижней палаты парламента содержатъ много документовъ касательно корпораціи, къ которой обращались за справками въ 1643, 1644 и 1647 годахъ; въ послѣдній годъ, хартія Якова I была отмѣнена, члены распущены и управленіе дѣлами корпораціи было передано избранной комисіи, которая завѣдывала ими до 1659 года, когда оставшіеся въ живыхъ прежніе члены корпораціи собрались и соединились съ комисіею; послѣ этого парламентъ назначилъ президента и старшину (*Warden*), который оставался еще въ живыхъ, и дополнилъ число старшинъ и депутатовъ, старшихъ братьевъ и помощниковъ. Настала реставрація, и въ теченіе нѣсколькихъ мѣсяцевъ послѣ возвращенія Карла II, хартія корпораціи была возобновлена. Дюкъ Альбемарль былъ избранъ президентомъ, назначено четыре старшины, депутаты и помощники, и изложены были правила выборовъ. Этою же хартіею было даровано право на-

бирать лоцмановъ и управлять ими, въ рѣкѣ Темзѣ и ея устьи; всѣ старинныя льготы, пошлины и повинности съ судоходства или лоцмановъ, которыя въ какія бы то ни было времена прежде сего принадлежали общинѣ по закону, обычаю или преданію, утверждены были за корпораціею.

Въ грамотѣ этой, въ объясненіи употребленія этихъ сборовъ говорится: «расходы эти предназначаются для пользы, удобства и выгоды упомянутой гильдіи, общины или братства, и для исправленія Тринити-гауза и альмъ-гаузовъ (пріютовъ), и для вспомошествованія нуждающимся братьямъ и женамъ братьевъ, а также и бѣднымъ морякамъ, заслуживающимъ вспомошествованія».

Хартія Генриха VIII, въ отношеніи благотворительныхъ дѣлъ, есть первый officialный документъ, которымъ ясно и положительно опредѣлено употребленіе доходовъ корпораціи.

Въ 1676 году, въ противность 36 акту Елизаветы, патентованными грамотами были предоставлены полковнику Карлосу баластные сборы, что впоследствии было оспариваемо корпораціею, и наконецъ Карлъ II, желая уничтожить споры относительно права владѣнія пустыми мѣстами, прилежавшими къ Темзѣ, опять передалъ ихъ Тринити-гаузу; грамотою этою давалось право грузить баластомъ всѣ суда, проходящія между лондонскимъ мостомъ и устьемъ Темзы, а всѣ доходы по этой части назначались исключительно на вспомошествованіе вышеупомянутымъ бѣднымъ людямъ.

За нѣсколько времени до кончины Карла II, члены Тринити-гауза въ подражаніе многимъ другимъ корпораціямъ, поднесли ему свою хартію, которая была возвращена его наслѣдникомъ въ 1685 году; хартія эта, по которой корпорація пользуется многими льготами и исполняетъ свои дѣйствія, остается въ силѣ и по настоящее время.

Въ хартіи этой, послѣ изложенія цѣли учрежденія корпораціи, были поименованы президентъ, старшины, помощники и 18 старшихъ братьевъ, изложены правила выборовъ и сказано, что всѣ остальные моряки, принадлежащіе къ гильдіи или братству, должны называться младшими братьями. Между прочими обязанностями было изложено, чтобы президентъ, старшины и помощники экзаменовали и давали свидѣтельства въ познаніяхъ тѣмъ воспитанникамъ новаго королевскаго училища въ пріютѣ Христа (Christ Hospital), которые изучали морскія науки; потомъ были изложены правила для назначенія лоцмановъ для плаванія по Темзѣ, подлежащихъ утвержденію генералъ-адмирала; упомянуто о пожалованіи старинныхъ лень съ лоцманскихъ сборовъ и каплака, какъ было опредѣлено хартіею Карла II; даровано право собирать совѣтъ по дѣламъ корпораціи, а относительно доходовъ корпораціи было объяснено слѣдующимъ

образомъ: «всѣ суммы, получаемыя по конфискаціямъ, или иные какіе либо доходы и проч. назначаются для потребностей гильдіи, для исправленія зданій Тринити-гауза, и альм-гаузовъ расположенныхъ въ Детфордъ-стрендѣ, для вспомошествованія нуждающимся братьямъ, женамъ братьевъ, бѣднымъ мореходамъ и для другихъ общественныхъ нуждъ.»

Грамата заключается подтвержденіемъ прежней льготы президенту, старшинамъ и помощникамъ, по которой они освобождаются отъ службы въ милиціи и различныхъ гражданскихъ повинностей и дарованіемъ правъ, объясненныхъ въ граматѣ.

II.

Источники дохода.—Маячные, лоцманскіе и грузовые сборы.—Сборы за лоцманскіе знаки.

По хартіямъ, единственные источники, составляющіе доходъ корпорации, заключались въ пошлинахъ за погрузку и выѣзистельность судовъ, по указамъ или договорамъ, а также въ штрафахъ, конфискаціяхъ и другихъ пеняхъ, назначеніе которыхъ подробно изложено въ граматѣ Карла II и хартіи Якова II, и въ баластномъ сборѣ, установленномъ актомъ парламента при Генрихѣ IV.

Экстренные лоцманскіе сборы съ иностранныхъ коммерческихъ судовъ, входившихъ въ англійскіе порты, дарованы были Георгомъ III. Сумма эта назначалась на поддержку лоцмановъ, выходящихъ въ отставку по причинѣ преклонныхъ лѣтъ, несчастнаго случая, или слабости здоровья.

Актомъ Георга III, Тринити-гаузу дано право собирать пошлину съ гребныхъ судовъ, ходящихъ по Темзѣ, и эти деньги обращались на вспомошествованіе бѣднымъ служащимъ въ корпорации. Граматами этими обозначено подробно только употребленіе суммъ для благотворительныхъ цѣлей.

Изъ этихъ фактовъ видно, что маячные сборы, составляющіе въ настоящее время главные доходы Тринити-гауза, въ актахъ этихъ вовсе не упомянуты. Сравнительно малая часть ихъ собиралась по парламентскимъ актамъ, остальная же по патентамъ, дарованнымъ правительствомъ частнымъ лицамъ, предлагавшимъ извѣстную плату за постройку и содержаніе на ихъ счетъ маяковъ.

Такимъ образомъ налоги на коммерческія суда, составляющіе источники доходовъ Тринити-гауза, выражались слѣдующими статьями:

- 1) Маячные сборы.
- 2) Грузовые и баластные сборы.
- 3) Сборы за баканы, знаки и вѣхи, и

- 4) Экстренные лоцманскіе сборы и пошлины за возобновленіе ежегодныхъ лоцманскихъ патентовъ.

1) *Маячные сборы (Light Dues)*. Акты Елизаветы, 8 и 36, которые давали корпораціи право строить на собственный счетъ башни, знаки и вѣхи на морѣ, и если окажется нужнымъ, то и маяки, не давали, однакоже, права корпораціи дѣлать какіе бы то ни было налоги на коммерческія суда. Маячные сборы за освѣщаемые тогда маяки уже существовали, и были утверждены или специальными актами, или патентами, выдаваемыми на основаніи просьбъ частныхъ лицъ, просившихъ позволенія строить маяки на свой счетъ и платить за это извѣстную сумму, сообразную съ количествомъ маячнаго сбора, какъ съ иностранныхъ, такъ и со своихъ судовъ.

Сборы эти для различныхъ маяковъ назначались въ разныхъ размѣрахъ; съ иностранныхъ судовъ взималось обыкновенно вдвое больше, чѣмъ съ англійскихъ.

Маячная коммисія 1822 г. нашла нужнымъ измѣнить положеніе, покровительствующее англійскимъ судамъ. «Странно было бы предполагать, — доносила коммисія, — что при постройкѣ маяка на британскомъ берегу, можно принимать въ соображеніе что либо, кромѣ пользы англійскаго судоходства. Если иностранный корабль, плаваая въ виду англійскихъ береговъ, могъ случайно пользоваться маяками, чему невозможно было препятствовать, то это обстоятельство не можетъ служить основательнымъ доводомъ, чтобы, пользуясь случаемъ, когда иностранное судно зайдетъ въ англійскій портъ, облачивать его тяжелой пошлиной, и силою задерживать его по этому поводу въ портѣ. Эта мѣра, устрояая иностранныхъ мореходовъ, не разъ заставляла ихъ избѣгать англійскихъ портовъ и рисковать цѣлостію судна и жизни людей, тогда какъ при другомъ узаконеніи тѣ же мореходы искали бы въ портахъ Англіи убѣжища и спасенія.»

Коммисія положительно доказывала, что многіе несчастные случаи происходили по упомянутымъ причинамъ, и что размѣры тяжелыхъ пошлинъ, взимаемыхъ въ англійскихъ портахъ съ иностранныхъ кораблей, ищущихъ убѣжища отъ непогоды у англійскихъ береговъ, суть факты, извлеченные ею изъ многочисленныхъ свидѣтельствъ, на которыя она проситъ парламентъ обратить особенное вниманіе, и что она дѣлаетъ это не единственно изъ понятнаго чувства человеколюбія, но ее побуждаетъ также соображеніе о дѣйствительной потерѣ, терпимой страной.

Коммисія пояснила, что таможенный сборъ долженъ увеличиться, если посѣщеніе англійскихъ портовъ иностранными судами будетъ поощрено уменьшеніемъ налоговъ.

Первый маякъ, построенный въ Англіи, былъ оконченъ въ 1680 году (*). Послѣ того частныя лица построили нѣсколько другихъ, получивши на это патенты отъ короны. Въ послѣдствіи явилось еще нѣсколько маяковъ; изъ нихъ четыре были выстроены по указамъ парламента.

О выдачѣ патентовъ было уже упомянуто выше. Лица, желавшія строить маякъ на свой счетъ, подавали прошенія чрезъ Тринити-гаузъ на имя короля, предлагая платить извѣстную сумму за право постройки маяка, съ того времени, когда маякъ будетъ выстроенъ. Общія желанія негоціантовъ всегда принимались въ соображеніе правительствомъ, которое вслѣдствіе этого разрѣшало постройку маяка и утверждало проэктъ сбора маячныхъ пошлинъ съ британскихъ и иностранныхъ судовъ для постройки и содержанія проектируемаго маяка.

Слѣдственная коммисія, назначенная тогда для изслѣдованія маячнаго управленія, не касаясь справедливости или благоразумія которыми руководствовалось правительство при раздачѣ патентовъ, въ извѣстныхъ случаяхъ, на постройку маяковъ, или пользы, приносимой построенными маяками въ силу тѣхъ патентовъ, полагала, однакожъ, что она должна была обратить вниманіе парламента на цѣль, для которой устанавливалось право сбора пошлинъ съ британскихъ и иностранныхъ кораблей, именно: *вознагражденіе* за постройку и содержаніе упомянутыхъ маяковъ. Если, въ такомъ случаѣ, эти пошлины, отягощающія судоходство, значительно переходили границы истинной потребности содержанія маяковъ, то коммисія находила этотъ излишекъ сбора вреднымъ и совершенно противнымъ цѣли, для которой учреждаются подобные сборы; изъ приложеннаго коммисіею отчета Тринити-гауза, въ которомъ были показаны маяки, состоявшіе подъ управленіемъ этой корпорации, расходы и сборы на каждый изъ нихъ, видно, что маячная сумма, собираемая съ судовъ за 23 маяка, простиралась въ 1822 году до 630 000 рублей, между тѣмъ какъ сумма, необходимая на ихъ содержаніе, считая въ томъ числѣ расходы на коммисію за сборы, доходящія до 77 000 рублей, простиралась только до 266 000 рублей, оставляя годовой избытокъ въ пошлинахъ на одни только эти маяки, не менѣе 364 000 руб. лей (**).

(*) Масло было употреблено въ первый разъ на маякахъ въ 1730 году. Въ 1822 году былъ потушенъ послѣдній маякъ (S-t Bees), освѣщавшійся англійскимъ углемъ. Первый плавучій маякъ (Норъ) поставленъ въ 1732 году.

(**) Въ маячномъ отчетѣ за 1861 годъ находится діаграма приходовъ и расходовъ для маяковъ, существующихъ въ настоящее время; изъ нея видно, что и теперь даже сборы значительно превышаютъ дѣйствительныя потребности содержанія маяковъ.

Отношеніе расходовъ къ доходамъ для различныхъ маяковъ различно.

Для давно основанныхъ маяковъ, значительный избытокъ дохода можетъ быть смѣло отнесенъ къ развитію англійской торговли и увеличенію числа судовъ; но это предположеніе не могло быть примѣнимо къ избыткамъ тѣхъ маяковъ, которые были построены въ недавнее время, въ эпоху вѣрныхъ доходовъ и извѣстныхъ уже расходовъ, на основаніи которыхъ можно было сдѣлать приблизительную смѣту, въ періодъ полученія патента.

Для содержанія маяковъ былъ установленъ сборъ маячныхъ пошлинъ, въ размѣрѣ двухъ пенсовъ за каждый строительный тоннъ со всякаго судна, прошедшаго мимо какаго бы то ни было маяка, въ какомъ случаѣ оно платило и за всѣ остальные. Сборы эти не только были достаточны для содержанія маяковъ, но они такъ далеко превосходили дѣйствительную потребность, что втеченіе времени составили значительный капиталъ, отчасти уже ликвидировавшій тяжелые налоги, взимавшіеся съ судовъ, и который со временемъ дастъ возможность вовсе отмѣнить маячныя пошлины, и съ того времени издержки на содержаніе маяковъ будутъ выплачиваться изъ процентовъ составившагося такимъ образомъ маячнаго капитала. Этотъ срокъ недалекъ, что можно видѣть изъ весьма интересной діаграммы прихода и расхода для каждаго маяка, за 1861 годъ, и изъ вѣдомости расхода и прихода Тринити-гауза за 1858 годъ, помѣщенной ниже.

2) *Грузовые и баластные сборы (Lastage and Balastage) (*)*. Доходы эти, дарованные вышеупомянутыми грамотами и утвержденные указомъ Генриха IV, исключительно назначались на вспоможеніе дряхлымъ морякамъ, ихъ женамъ и сиротамъ. Этотъ отдѣлъ состоялъ подъ надзоромъ двухъ старшихъ братьевъ (избираемыхъ по очереди, постоянное присутствіе которыхъ считалось необходимымъ); кромѣ того въ томъ же комитетѣ состоятъ: одинъ главный клеркъ и нѣсколько младшихъ, управляющихъ, лодочниковъ и грузовщиковъ. Полный годовой доходъ съ баластнаго сбора простирался, въ 1822 году, до 175 000 рублей, а расходы, за исключеніемъ издержекъ на содержаніе учрежденія, до 133 000. рублей. На содержаніе учрежденія издерживалось ежегодно около 23 000 руб., составляя чистаго дохода около 21 000 руб.; изъ которыхъ около 7000 рублей назначалось въ пособіе бѣднѣйшимъ изъ грузовщиковъ (Ballastmen), ихъ женамъ, вдовамъ и дѣтямъ. Пошлины на британ-

(*) Lastage—пошлина платимая съ фрахта или транспортировки. Balastage—пошлина за право брать баластъ вмѣсто груза, въ гавани или портѣ.

скія суда измѣнялись сообразно съ родомъ ихъ службы; въ очереди снабженія баластомъ пользуются преимуществомъ только транспорты и военныя суда; всѣ же другія суда, британскія или иностранныя, получаютъ балласть по очереди; но пошлина для иностранныхъ кораблей была значительно выше, чѣмъ для англійскихъ судовъ.

3) *Сборы за баканы, знаки, судоводство и каплакъ* (Buoyage, Beaconage, Loadmanage and Primage). Эти статьи доходовъ Тринити-гауза утверждены королевою Елизаветою 36 актомъ и хартіею Якова II. Специальнаго назначенія этимъ доходамъ не отыскано въ документахъ, исключая того, что можетъ быть выбрано изъ 62 статьи упомянутой хартіи, которая говоритъ, что деньги, собираемыя по декретамъ, указамъ, договорамъ, штрафамъ, конфискаціямъ и проч., назначать на поправку Тринити-гауза и альмгаузовъ, и на вспомоществованіе бѣднымъ братьямъ, ихъ женамъ и бѣднымъ мореходамъ. Пошлины съ иностранныхъ судовъ, кажется, небыли установлены никакимъ актомъ, хартіею или патентомъ, и размѣръ пошлины на британскія суда значительно превышаетъ норму, утвержденную хартіею, въ силу которой собираютъ эти налоги.

Общій сборъ за тотъ же годъ простирается на 91 000 руб., а за расходомъ на комиссію за сборы, чистаго дохода получалось около 8400 рублей. Расходы же на содержаніе бакановъ доходили до 35 000 рублей.

Доходы этихъ статей носятъ названіе Elder Turns и съ давнихъ поръ употребляются слѣдующимъ образомъ: вся сборная сумма дѣлится между старшими братьями поровну; наипочетныхъ членовъ, непринимающихъ участія въ дѣйствительной службѣ, за вычетомъ штрафовъ за неприсутствіе ихъ во время засѣданій совѣта, поступаютъ въ общій капиталъ корпораціи; затѣмъ остатокъ, съ прибавкою штрафовъ, дѣлится между дѣйствительными членами, что ежегодно составляетъ около 300 фун. стер. на каждаго члена. Къ этому слѣдуетъ придать прибавки за ихъ должности, занимаемыя въ различныхъ комитетахъ корпораціи, въ которые болѣе одного старшаго брата не назначалось, исключая вице-президента, назначаемаго предсѣдателемъ въ маячномъ и лондонскомъ комитетахъ.

Происхожденіе термина Elder Turns относится къ весьма отдаленному времени.

Извѣстно, что задолго до основанія Тринити-гауза Генрихомъ VIII, существовала въ Детфордѣ лондонская коллегія для проводки судовъ, и полагаютъ, что плата за проводку иностранныхъ судовъ, подлежавшая этому обществу, выдавалась лондону, ведущему судно, который, въ такомъ случаѣ, былъ очереднымъ, in turns, между своими товарищами.

4) *Экстренные лоцманскіе сборы и пошлины за возобновленіе ежегодныхъ лоцманскихъ патентовъ.* (Surplus Pilotage and Fees on the granting an annual renewal of Pilots warrants). Сборы эти были установлены 52 актомъ Георга III, въ 25% съ лоцманскаго сбора съ иностранныхъ судовъ. Этою мѣрою предположено было составить пенсіонный капиталъ для лоцмановъ, оставляющихъ службу за дряхлостію, болѣзнію, или по несчастному случаю. Средній годовоіи итогъ этихъ сборовъ, за нѣсколько лѣтъ, простирался до 42 000 руб.; такимъ образомъ составилъ капиталъ, приносившій проценты до 17 500 руб. Пенсій выдавалось ежегодно до 10 500 рублей. Такъ какъ доходы эти вполне удовлетворяли основной цѣли этого капитала, превосходя даже потребности на 7000 рублей ежегодно, то слѣдственная коммисія, дѣйствовавшая тогда чрезвычайно безукоризненно, рекомендовала правительству уменьшить эти налоги съ иностранныхъ судовъ всѣхъ націй, за исключеніемъ развѣ только тѣхъ націй, которыя отказываются снять съ британскихъ кораблей какія нибудь несоразмѣрные пошлины въ своихъ портахъ.

Въ силу того же акта, взималось ежегодно по три гиней съ каждаго лоцмана, служившаго въ Тринити-гаузѣ въ Лондонѣ, и двѣ гиней съ лоцмановъ такъ называемыхъ виѣшнихъ портовъ (outports) (*) за возобновленіе ихъ годовыхъ патентовъ; средній итогъ этихъ сборовъ простирался ежегодно до 14 000 рублей; сумма эта назначалась частію въ вознагражденіе старшимъ братьямъ, состоявшимъ въ лоцманскомъ комитетѣ въ Лондонѣ, для подкоммисіонеровъ, лоцмановъ во виѣшнихъ портахъ, и частію на расходы по управленію лоцманскаго комитета.

III.

Заслуги Тринити-гауза и краткій обзоръ дѣйствій маячныхъ коммисій 1834 и 1845 годовъ.

При всѣхъ волненіяхъ, возмущавшихъ страну, съ самыхъ раннихъ временъ, корпорація Тринити-гаузъ становилась въ первые ряды служъ отечества, чтобы защищать конституцію королевства, подавлять мятежъ и отражать вторженіе непріятеля. Много можно было бы привести примѣровъ патріотизма Тринити-гауза; но ни одна изъ его заслугъ не выдается такъ рельефно, какъ оказанная въ 1797, когда бунтъ во флотѣ распространилъ тревогу по всему государству и вызвалъ самыя рѣшительныя мѣры со стороны правительства. Въ этотъ, полный событіями, кризисъ, когда столичный портъ былъ бло-

(*) Порты, расположенные по Темзѣ и въ ея устьи.

кируемъ бунтовщиками, всѣ коммерческія дѣла были оставлены, и Англія угрожала потеря флота ея въ Норѣ. Чтобы отвратить это ужасное несчастіе, по предложенію вице-президента Тринити-гауза, сдѣланному графу Спенсеру, бывшему первымъ лордомъ адмиралтейства, немедленно былъ предпринятъ отважный планъ, выполненный смѣло и ловко. Въ ту же ночь была выслана партія братьевъ Тринитигауза къ самому устью Темзы, чтобы уничтожить всѣ баканы и знаки, которые могли быть полезными для вывода флота бунтовщиковъ въ море. Подвигъ этотъ они совершили почти въ виду мятежниковъ. Такимъ образомъ былъ нанесенъ рѣшительный и смѣлый ударъ криминальнымъ проэктамъ бунтовщиковъ, которые все еще держались мысли напасть на флотъ, стоявшій въ Норѣ, и чтобы исполнить свой планъ, они набрали болѣе 20 штурмановъ съ купеческихъ судовъ, которымъ выдали ихъ собственныя суда, долженствовавшія служить мателотами при входѣ флота въ море.

Бунтовщики такъ были взбѣшены поступкомъ Тринитигауза, уничтожившимъ средства для выполненія ихъ плана, что они опредѣлили повѣсить перваго старшаго брата, попавшагося имъ въ руки, и одинъ изъ старшихъ братьевъ, капитанъ Кальвертъ, идя на своей яхтѣ изъ Бродстерса, былъ схваченъ, привезенъ на корабль *Сандвичъ* и приведенъ въ каютъ-компанію, гдѣ были собраны уполномоченные для его суда. Но его откровенность, мужество и манера говорить совершенно обезоружили ихъ злобу, и они удовлетворились истребованіемъ отъ него необходимыхъ для нихъ свѣдѣній относительно общественнаго мнѣнія въ Англіи объ ихъ мятежныхъ дѣлахъ. Онъ, рискуя своею жизнію, не колеблясь, сказалъ имъ, что все отечество было противъ нихъ, и что не подлежитъ сомнѣнію, что они будутъ всѣ наказаны сообразно съ ихъ виной. Вслѣдствіе этого неблагоприятнаго для нихъ отзыва, ему было приказано немедленно оставить корабль; но, выйдя на шканцы, онъ былъ окруженъ штурманами коммерческихъ судовъ, взятыхъ для мателотовъ, которые спрашивали что имъ дѣлать, такъ какъ ихъ всѣхъ общали повѣсить, если они не выведутъ флотъ въ море, и что было трудно сдѣлать безъ бакановъ и знаковъ. «Все, что я могу сказать вамъ, господа, отвѣчалъ капитанъ Кальвертъ, это то, что вы непременно будете повѣшены, если выведете флотъ въ море». Послѣ этого бунтовщики приказали ему немедленно удалиться съ корабля.

Въ 1803 году Наполеонъ собравъ гигантскія силы на французскомъ берегу Канала, съ намѣреніемъ вторгнуться въ Англію и разрушить Лондонъ, сосредоточилъ въ Бельгій и Голландіи всѣ мелко-сидящія суда, которыя могли бы пройти черезъ отмели

Темзы во время средней высоты прилива, когда ни одно судно, при свѣжемъ вѣтрѣ и приливѣ, не могло бы остановить ихъ вторженія. Легкость, съ которою въ каналахъ этихъ странъ можно посадить 100 000 войска, и удобный переходъ флотиліи къ Темзѣ менѣе чѣмъ въ 24 часа, при восточномъ вѣтрѣ, безпрепятственное состояніе прохода къ столицѣ, нераздѣльность и единодушіе нападавшихъ, воспоминаніе, что гораздо менѣе страшный врагъ однажды проникнулъ въ глубину Медвея—все это было тогда чрезвычайно важными соображеніями, одушевлявшими враговъ Англіи и приводившими въ задумчивость тѣхъ сыновъ ея, на обязанности которыхъ лежало охраненіе страны. Старшіе братья, смотрѣвшіе на угрожающую опасность глазами опытныхъ моряковъ, по внушенію вице-президента предприняли укрѣпленіе рѣки по плану, простота идеи и быстрота исполненія котораго вызвали удивленіе всѣхъ понимавшихъ дѣло, свидѣтелей его исполненія.

Они составили корпусъ волонтеровъ изъ старшихъ и младшихъ братьевъ, штурмановъ, метовъ и другихъ мореходовъ, числомъ до двухъ тысячъ человѣкъ, подъ названіемъ *the Royal volunteer Trinity Artillery*, котораго Питтъ назначенъ былъ полковникомъ. Они учились военному дѣлу вблизи Тринити-гауза, и какъ только были приготовлены десять фрегатовъ, стоявшіе невооруженными въ гавани, они укомплектовали ихъ изъ своей среды офицерами и экипажами и, спустившись къ устью Темзы, ошвартовали ихъ поперекъ рѣки, заперевъ такимъ образомъ входъ въ Темзу. Въ этой службѣ они находились два года, смѣняясь еженедѣльно и оставляя на судахъ не менѣе 600 человѣкъ. Большую часть расходовъ братья платили изъ своего кармана.

Въ 1834 году была назначена парламентомъ другая слѣдственная коммисія, представившая интересный и обширный отчетъ о тогдашнемъ состояніи маяковъ. Она сильно опиралась на важность услуги, приносимой маяками, на несправедливость сбора маячныхъ пошлинъ въ пользу частныхъ лицъ и на несообразность различныхъ уставовъ маячныхъ управленій соединеннаго королевства; вслѣдствіе чего она рекомендовала: подчинить всѣ маяки одному управленію, учрежденному въ Лондонѣ, и управлять ими однообразною системою.

Чтобы Тринити-гаузъ управлялъ всѣми маяками въ королевствѣ, и чтобы существовавшіе правила были измѣнены и распространены до того, чтобы доставить возможность морскимъ офицерамъ и другимъ ученымъ людямъ участвовать въ корпораціи, коммисія полагала, что участіе главнаго гидрографа и другихъ ученыхъ подвинуло бы впередъ исполненіе обязанностей, возложенныхъ на стар-

шихъ братьевъ. Она также упомянула, хотя и не рекомендовала, о составѣ маячнаго управленія, предложенномъ капитаномъ Друмондомъ, состоявшемъ изъ четырехъ особъ: морскаго офицера, главнаго гидрографа, ученаго химика, члена королевскаго общества (оптика) и президента или вице-президента торговаго совѣта, съ секретаремъ и необходимыми чиновниками.

Она предлагала, чтобы центральное управленіе, когда составитъ, освидѣтельствовало бы всякій мѣстный маякъ на берегахъ королевства. Коммисія эта разсматривала также относительное достоинство діоптрическихъ и катоптрическихъ аппаратовъ и кислородо-водородный свѣтъ (друмондовъ огонь, или известковый огонь), который она находила примѣнимымъ къ маякамъ. Она утверждала, что всѣ необходимые расходы не должны быть падаемы для содержанія превосходныхъ береговыхъ и плавучихъ маяковъ, какіе только могутъ быть предлагаемы современной наукой, и что маячныя пошлины, во всякомъ случаѣ, должны быть уменьшены до возможно меньшаго размѣра, необходимаго только на содержаніе существующихъ и на постройку новыхъ маяковъ.

Коммерческій судовой актъ, касающійся маяковъ, былъ результатомъ третьей маячной коммисіи, назначенной парламентомъ въ 1845 году для изслѣдованія состоянія маяковъ.

Она разсматривала состояніе закона, существовавшаго въ 1836 году, который, вслѣдствіе сего, измѣненъ коммерческимъ судовымъ актомъ въ 1854 году.

Коммисія изучала финансовое состояніе дѣль Тринити-гауза и дарованныя ему права, которыя вошли также въ упомянутый актъ.

Коммисія нашла состояніе маяковъ соединеннаго королевства удовлетворительнымъ; рекомендовала, чтобы для управленія маяками было учреждено одно центральное управленіе—Тринити-гаузь, котораго одна треть членовъ должна быть назначаема правительствомъ.

Коммисія утверждала, что маяки должны быть содержимы на общественный счетъ.

Чтобы суммы, которыя будутъ потрачены Тринити-гаузомъ на покупку частныхъ маяковъ, были ему возвращены, и чтобы пополнить недостатки, происходящіе отъ введенія предлагаемаго коммисіею проэкта, замѣнить грузовые сборы пошлинами съ приходящихъ судовъ (passing tolls).

Изъ вышесказаннаго видно, что Тринити-гаузь есть учрежденіе весьма древнее, получившее начало если не во время Генриха VII, то при Яковѣ II, что учрежденіе это развивалось постепенно и, не смотря на то, до сихъ поръ сохранило свои главныя черты.

IV.

Составъ корпорации въ настоящее время, раздѣленіе ея на комитеты, доходъ и расходъ за 1858 годъ.

Общимъ собраніемъ совѣта Тринити-гауза, 12 февраля 1835 года, было рѣшено отмѣнить всѣ бывшія постановленія относительно выбора и правъ на поступленіе въ старшіе братья, кандидаты и младшіе братья, и учредить нижеслѣдующія правила.

Желающій сдѣлаться младшимъ братомъ можетъ поступить, съ дозволенія совѣта, по прошенію, поданному одному изъ старшихъ братьевъ.

Въ числѣ 31 старшихъ братьевъ, должно находиться не менѣе двадцати особъ, служившихъ въ морской службѣ соединеннаго королевства, которые должны называться дѣйствительными братьями; остальные могутъ быть избираемы изъ министровъ, морскихъ офицеровъ высшихъ чиновъ, или другихъ замѣчательныхъ людей, и носить званіе почетныхъ братьевъ, и не должны быть принуждаемы принимать участіе въ исполненіи служебныхъ обязанностей; почетные братья имѣютъ право присутствовать при засѣданіяхъ совѣта.

Если кто либо изъ младшихъ братьевъ пожелаетъ поступить въ кандидаты на старшаго морскаго (дѣйствительнаго) брата, то онъ представляетъ о семъ вице-президенту, или другому члену совѣта, который дѣлаетъ справку чрезъ морское начальство о способностяхъ просителя для занятія обязанности старшаго брата. По полученіи удовлетворительнаго отвѣта, прошеніе желающаго поступить въ списокъ кандидатовъ въ старшіе братья разсматривается въ ближайшемъ мѣсячномъ засѣданіи совѣта, а въ слѣдующемъ собраніи совѣта приступаютъ къ баллотировкѣ.

Ни одинъ изъ младшихъ братьевъ не долженъ быть избираемъ въ списокъ кандидатовъ въ старшіе братья, на мѣсто одного изъ морскихъ членовъ (дѣйствительныхъ), недостигнувъ чина комендера королевскаго флота, по крайней мѣрѣ за четыре года до избранія, и не сдѣлавъ кампаніи въ продолженіе этого времени, или не прослуживъ командиромъ въ коммерческомъ флотѣ въ заграничныхъ плаваніяхъ, по крайней мѣрѣ въ продолженіе четырехъ лѣтъ.

Ни одинъ изъ кандидатовъ не долженъ быть избираемъ въ старшіе братья на вакансію по случаю смерти, отказа или удаленія каковаго нибудь изъ морскихъ членовъ, если онъ, кандидатъ, состоитъ въ то же время командиромъ военнаго судна, или, будучи допущенъ въ кандидатство изъ коммерческаго флота, командуетъ коммерче-

скимъ судномъ, или исполняетъ въ то время какое нибудь порученіе отъ морскаго вѣдомства, или состоятъ въ службѣ какого нибудь общественнаго учрежденія, корпораціи, управленія, или какого нибудь лица (исключая званія директора или члена), или въ какомъ нибудь отношеніи находится въ зависимости отъ выше упомянутыхъ лицъ и мѣстъ, или если онъ въ то же время брокеръ, хозяинъ пристани или лавочникъ.

Если кто-либо изъ морскихъ членовъ приметъ командованіе военнымъ судномъ, начальство, или какое нибудь мѣсто на коммерческомъ суднѣ, или поступитъ въ какое нибудь учрежденіе, корпорацію, управленіе, или къ какому частному лицу, такъ чтобы быть въ зависимости отъ вышеупомянутыхъ мѣстъ или лицъ (исключая званіе директора или члена), или сдѣлается брокеромъ, хозяиномъ пристани или лавочникомъ, то онъ считается нарушившимъ правила хартіи, вслѣдствіе чего и исключается изъ списковъ. Тогда старшіе братья приступаютъ къ новому избранію, согласно съ постановленіями, и выбираютъ другое лицо, подходящее подъ условія устава.

Въ случаѣ смерти, отказа или устраненія одного изъ старшихъ братьевъ, открывшаяся, такимъ образомъ, вакансія объявляется въ ближайшемъ мѣсячномъ или главномъ собраніи совѣта, гдѣ рѣшается, замѣнить ли вакансію почетнымъ или дѣйствительнымъ членомъ, а также назначаютъ и время для собранія главнаго совѣта для выбора преемника, что исполняется въ промежуткѣ періода времени около десяти дней.

Если въ совѣтѣ, собранномъ для избранія старшаго брата, будетъ рѣшено замѣнить вакансію однимъ изъ почетныхъ членовъ, избраніе дѣлается по большинству голосовъ присутствующихъ старшихъ братьевъ, но если рѣшатъ, что преемникъ долженъ быть избранъ изъ флота, для исполненія дѣйствительной службы корпораціи, тогда списокъ кандидатовъ представляется секретаремъ каждому изъ присутствующихъ членовъ, начиная съ младшаго; члены ставятъ по одной черточкѣ противъ именъ трехъ избираемыхъ ими кандидатовъ. Потомъ, трехъ кандидатовъ, получившихъ самое большое число черточекъ, баллотируютъ, и кто получитъ самое большое число шаровъ, если только оно будетъ равно числу присутствующихъ братьевъ, того президентъ или вице-президентъ провозглашаютъ какъ дѣйствительно избраннаго. Но если шары раздѣлятся такъ, что они не дадутъ преимущества ни одному изъ трехъ кандидатовъ, тогда два кандидата, имѣющіе большее число шаровъ, снова баллотируются, и того, кто получитъ больше шаровъ, провозглашаютъ президентъ или вице-президентъ, какъ дѣйствительно избраннаго.

Послѣ этого совѣтъ распускають до слѣдующаго дня, въ который вновь избранный братъ принимаетъ присягу и свое кресло въ совѣтѣ. Но если при этомъ будетъ найдено, что шары раздѣлились поровну, въ первомъ случаѣ въ отношеніи ко всѣмъ тремъ, а во второмъ—къ двумъ кандидатамъ, то президентъ или вице-президентъ распускають совѣтъ до слѣдующаго дня, когда баллотировка возобновляется, и выборы производятся вышесказаннымъ образомъ.

Раздѣленіе корпораціи на комитеты.

Для исполненія различныхъ обязанностей корпораціи, старшіе братья раздѣлены на слѣдующіе комитеты, каждый изъ которыхъ имѣетъ свое особенное назначеніе:

1) *Комитетъ уорденовъ*, состоящій изъ четырехъ членовъ, подъ предсѣдательствомъ вице-президента, завѣдуетъ всѣми дѣлами казначейства и финансовъ (включая вопросы о сборѣ маячныхъ пошлинъ), платежами, надзираетъ за отчетами по всѣмъ частямъ управленія Триппти-гауза, разбираетъ жалобы по поводу таможенныхъ сборовъ, рассматриваетъ и приготавливаетъ всѣ формы для контрактовъ, принимаетъ или отказывается похрыды по нимъ, непосредственно надзираетъ за главными работами по зданію и управленію вообще и за всѣми дѣлами, относящимися къ другимъ комитетамъ, гдѣ требуется особенное вниманіе или разрѣшеніе общимъ собраніемъ совета.

2) *Баластный комитетъ*. Этому комитету подлежить общій надзоръ надъ всѣми дѣлами, касающимися снабженія судовъ баластомъ въ Темзѣ, ниже Лондонскаго моста, наблюденіе за правильною и быстрою доставкою баласта на коммерческія суда, надзоръ за постройкою и починкою подводныхъ судовъ, лихтеровъ и баржъ; управленіе и содержаніе людей, состоящихъ на этихъ судахъ; изслѣдованіе всѣхъ случаевъ столкновенія баластныхъ судовъ и сужденіе по этимъ случаямъ; разсмотрѣніе всѣхъ приходовъ и расходовъ и наблюденіе за всѣми мелочными дѣлами, касающимися этой части.

Члены его наблюдают также за правильною нагрузкой, на сколько это возможно при добровольном поступлении рабочих под покровительство корпорации. Въ вѣдѣніи комитета состоитъ:

Подвозныхъ судовъ	3,	число рабочихъ	24
Луктировъ	52	} » » 	240
Баржъ	16		
Грузильщиковъ			

3) *Экзаменный комитетъ.* Члены этого комитета обязаны экзаменовать лицъ, желающихъ получить званіе лоцмановъ и штурмановъ

военнаго флота, и другихъ, по просьбѣ лордовъ-коммисіонеровъ адмиралтейства, и свидѣлствуютъ результаты испытаній, для представленія адмиралтейству. Экзаменовать также лицъ, подающихъ прошенія на полученіе лоцманскихъ патентовъ корпораціи, а также на званіе штурмановъ и метовъ коммерческаго флота, для проводки судовъ, на которыхъ они служатъ; или другихъ, принадлежащихъ тѣмъ же владѣльцамъ, на рѣкахъ Темзѣ и Медвей, или въ каналахъ, ведущихъ въ тѣ рѣки; также къ западу, до острова Вайта; къ сѣверу до Балтійскаго моря, Ярмутъ-Санда и Смитъ-Ноуля, включая Гарвичъ, Блаквотеръ и отъ Чельмера къ Мольдону, до Кольна и Бернгама и обратно, или до всѣхъ промежуточныхъ, между ними, мѣстъ.

Комптетъ ежегодно осматриваетъ банки между Ярмутомъ и Южнымъ Форландомъ и другими сосѣдними мѣстами, гдѣ могутъ предполагаться какія нибудь перемѣны.

4) *Лоцманскій комитетъ*. Онъ занимается обсужденіемъ всѣхъ вопросовъ, которые доводятся до свѣдѣнія корпораціи, по лоцмейстерской части на Темзѣ и въ портахъ, называемыхъ out ports, и дѣлаетъ немедленное распоряженіе или рекомендуетъ предложенія на разсмотрѣніе совѣта, ежели окажется необходимымъ.

Лоцманскій комитетъ наблюдаетъ за точнымъ исполненіемъ обязанностей надзирателями лоцмановъ въ *пяти портахъ* (*), въ Гревендѣ и въ наружныхъ портахъ (out ports), въ особенности въ отношеніи снабженія способными и ловкими людьми и удобными судами для лоцманской службы; наблюдаетъ и управляетъ лоцманскою частію въ лондонскомъ портѣ, слѣдитъ за поведеніемъ всѣхъ лоцмановъ и изслѣдываетъ жалобы, приносимыя на нихъ. Члены лоцманскаго комитета посѣщаютъ наружные порты для изслѣдованія важныхъ вопросовъ, относящихся къ лоцманскому дѣлу. Разсматриваетъ и приготовляетъ всѣ лоцманскіе отчеты и вообще выполняетъ постановленія пятой части коммерческаго судоходнаго акта 1854 г.

5) *Маячный комитетъ*. Самая сложная обязанность, составляющая специальность Тринити-гауза, возложена на маячный комитетъ. Члены его должны, по крайней мѣрѣ, одинъ разъ въ годъ посѣщать каждый береговой и плавучій маякъ, представлять о полезныхъ перемѣнахъ и исправленіяхъ и составлять для сего смѣты, изслѣдовать различныя происшествія, разбирать жалобы и проч. Ему же

(*) Cinque Ports—Пятью портами назывались, обыкновенно, въ прежнее время, пять морскихъ станцій, въ которыхъ находились отряды судовъ, назначенные для отраженія нападенія датскихъ пиратовъ, именно: Сандвичъ (Sandwich), Дуаръ, Хайтъ (Hythe), Ромней (Romney) и Гастингсъ (Hastings).

подлежитъ установка и съемка со станцій плавучихъ маяковъ, надзоръ за постройкою и исправленіемъ ихъ, а также бакановъ и знаковъ и распоряженіе всѣми паровыми и парусными судами корпорации (*). Онъ избираетъ людей, желающихъ поступить въ маячную прислугу, или въ экипажи плавучихъ маяковъ, управляетъ ими, отрѣшаетъ отъ должностей, выдаетъ пенсіоны и проч.

Комитетъ этотъ пробуетъ масло, матеріалы и проч., присутствуетъ при испытаніи цѣпныхъ канатовъ для плавучихъ маяковъ, завѣдуетъ всѣми опытами надъ освѣтительными аппаратами и проч. Онъ также надзираетъ за расходомъ масла и прочихъ матеріаловъ, снабжаетъ маяки положенными библіотеками для служителей, наблюдаетъ, чтобы на удаленныхъ отъ церквей маякахъ, читались смотрителями, въ собраніи служителей, священныя книги и вообще заботится, чтобы каждый маякъ содержался въ благотворныхъ гигиеническихъ условіяхъ.

Маячный комитетъ наблюдаетъ экономію по своему управленію, разсматриваетъ отчеты мѣстныхъ агентовъ и заготовляетъ контракты для подрядовъ. Одинъ изъ членовъ этого комитета обязанъ присутствовать ежедневно въ Тринити-гаузѣ на случай могущей представиться надобности, происшествія или столкновенія, чтобы немедленно отправиться къ мѣсту случая для скорѣйшаго практическаго распоряженія, какъ въ отношеніи временной мѣры, такъ и для опредѣленія платы за спасеніе товаровъ и вознагражденія за оказанную услугу.

Этотъ комитетъ снабжаетъ также аппаратами и припасами и заграничные маяки, если это потребуетъ правительство. По просьбамъ иностранныхъ правительствъ, онъ имѣетъ право сообщать всѣ свѣдѣнія, какія только могутъ быть требуемы отъ Тринити-гауза въ отношеніи маячнаго освѣщенія и лодманскихъ знаковъ.

Членамъ маячнаго комитета вѣняется въ обязанность лично наблюдать, во время морскихъ командировокъ, во внутреннемъ округѣ, за ежемѣсячной смѣной экипажей плавучихъ маяковъ, за полугодовыми перемѣнами всѣхъ бакановъ и проч., и, какъ общее правило, всякая коммисія, посылаемая для этой цѣли въ море, должна состоять изъ одного или болѣе членовъ маячнаго комитета.

6) *Пенсіонный комитетъ*. Обязанность этого комитета состояла въ раздачѣ вспомоствованій и пенсіоновъ съ благотворительною цѣлью; но въ 1853 году, въ отношеніи къ новымъ просителямъ, дѣйствія его прекращены. Въ настоящее время онъ занимается разсмотрѣніемъ прошеній лицъ, нуждающихся во временныхъ вспомо-

(*) Тринити-гаузъ имѣетъ 10 паровыхъ и парусныхъ судовъ, со 115 ч. команды.

ществованiяхъ, и обстоятельствъ кандидатовъ, предлагаемыхъ для поступленiя въ прiюты корпорацiи.

7) *Хозяйственный комитетъ*. Онъ завѣдуетъ содержанiемъ и поправкою зданiя, занимаемаго Тринити-гаузомъ около Тауэръ-гиля въ Лондонѣ, заботится объ официальныхъ и домашнихъ удобствахъ внутри его и завѣдуетъ всѣми расходами по этой части.

Согласно хартiи корпорацiи, старшiе братья обязаны также помогать судьямъ адмиралтействъ-совѣта при докладѣ дѣлъ, рѣшенiе которыхъ требуетъ мнѣнiя опытнаго моряка; двое изъ нихъ присутствуютъ при всякомъ случаѣ по требованiю судьи.

Всѣ старшiе братья, *ex officio*, суть члены охранительной рамсгетской комиссiи (*the Ramsgate Harbour Trust*); вице-президентъ и три другiе члена въ настоящее время состоятъ въ исполнительномъ комитетѣ (*Executive Committee*). Двое изъ старшихъ братьевъ состоятъ членами въ *Thames Conservancy Board*;—вице-президентъ, *ex officio*, а другiе назначаются совѣтомъ.

Общимъ собранiемъ совѣта, засѣдавшаго 7 ноября 1822 года, было опредѣлено слѣдующее постановленiе, которое, кажется, существуетъ въ настоящее время.

Каждый старшiй братъ изъ коммерческаго флота, не присутствующiй въ назначенный часъ въ засѣданiи совѣта, подвергается штрафу 40 шиллинговъ.

Старшiе братья, неприсутствующие въ совѣтѣ при повѣркѣ отчетовъ, подвергаются 40 шиллинговому штрафу.

Братья, состоящие членами въ баластномъ комитетѣ и неявляющиеся въ назначенный часъ и день въ собранiе комитета, платятъ 10 шиллинговъ штрафа.

Почетные братья Тринити-гауза.

Время поступленiя въ корпорацiю.

Сэръ баронетъ Грегамъ, членъ тайнаго совѣта	1834
Маркизъ Далгузи графъ Далгузскiй, президентъ торговаго совѣта	1846
Лордъ Джонъ Россель, бывшiй первый лордъ-казначей	1849
Лордъ Таунтонъ, Генрихъ Лабушеръ, президентъ торговаго совѣта.	1850
Сэръ баронетъ Берингъ, первый лордъ адмиралтейства	1851
Графъ Дерби, бывшiй первый лордъ казначейства	1852
Графъ Эбердинъ, первый лордъ казначейства	1853
Графъ Дундональдъ, адмиралъ флота.	1854
Сэръ баронетъ Сомерсетъ Пакингтонъ бывшiй, первый лордъ казначейства и морской министръ.	1859

Виконтъ Пальмерстонъ первый лордъ казначейства. . . . 1859

Между этими почетными членами недавно былъ принцъ Альбертъ въ качествѣ президента, выбранный въ члены въ 1841 году.

Вице-президентъ корпораціи — въ настоящее время контръ-адмиралъ Гордонъ.

Секретарь — Питеръ Генри Бертонъ, въ службѣ съ 1816 года.

По списку 1859 года состояло 20 дѣйствительныхъ членовъ (старшихъ братьевъ) и около 180 младшихъ братьевъ; первый изъ младшихъ братьевъ состоитъ въ спискѣ съ 1810 года.

Кромѣ того, съ 1836 года, въ дѣлахъ корпораціи принимаетъ участіе профессоръ Фаредей, къ которому обращаются только въ случаѣ надобности разрѣшенія ученыхъ вопросовъ.

Распределение занятій комитета.

Въ первый понедѣльникъ послѣ дня Св. Троицы (для избранія президента, вице-президента, росписанія членовъ по комитетамъ) и въ первый вторникъ каждаго мѣсяца, происходятъ общія собранія главнаго комитета (General coart).

Всякій вторникъ, если нѣтъ засѣданія главнаго комитета, собирается совѣтъ (Board).

Въ четвертые вторники въ январѣ, апрѣлѣ, іюлѣ и октябрѣ, собирается контроль (Audit).

Каждый вторникъ собираются комитеты: уорденовъ, баластный, экзаменный, лопманскій, маячный, пенсіонный и хозяйственный.

Вслѣдствіе увеличившихся дѣлъ Тринити-гауза, засѣданія комитетовъ маячнаго и экзаменнаго иногда бывають и по четвергамъ.

Расходы Тринити-гауза за 1858 годъ.

	фунты.	шил.	пен.
Береговые маяки, содержаніе и исправленіе.	25 115	3	5
Плавучіе маяки, содержаніе и исправленіе.	38 235	16	8
Знаки и баганы	7 335	10	4
Содержаніе парусныхъ и паровыхъ судовъ, мѣстныхъ агентовъ и магазиновъ	23 998	4	3
Содержаніе зданія корпораціи, жалованье привратнику, часовымъ, слугамъ, канцелярскіе расходы, объявленія, почта и проч.	3 467	19	5
Жалованье старшимъ братьямъ, секретарю, клеркамъ, гражданскому инженеру, клерку при работахъ и корабельному смотрителю. . . .	14 774	14	4
Мелочные расходы, издержки на судопроизводство, мелочные расходы по мѣстнымъ мая-			

камъ и проч., расходы инспектирующихъ комисій и вообще расходы на разъѣзды . . .	6 486	12	9
Расходы по сборамъ пошлинъ, плата сборщикамъ въ портахъ Англіи и Гибралтарѣ . .	2 171	14	8
Пенсіи уволеннымъ за старостію офицерамъ, служившимъ въ Тринити-гаузѣ	7 438	9	6
Пенсіи и благотворительныя пособия изъ благотворительнаго комитета корпораціи за первую четверть 1858 года	4 627	17	3
На постройку маяковъ Бишонскаго, Смольрокса и верхняго Витби	38 633	>	1
	172 285	>	6

Чистый доходъ маячныхъ сборовъ въ 1858 году простирался до 257 213 ф. с. 18 ш. 3 пенсовъ, что составитъ около 1 800 500 р.

Подъ непосредственнымъ управленіемъ Тринити-гауза состоятъ 82 береговыхъ и 41 плавучихъ маяковъ, 356 бакановъ и 67 знаковъ. Число всѣхъ британскихъ маяковъ доходить до 404.

На каждыя 11,3 миль береговаго протяженія, собственно Англіи, приходится по одному маяку.

V.

Главное депо (TRINITY BUOY WHARF).—Маячный сторожъ въ Бринолинѣ.—ЗАКЛЮЧЕНІЕ.

Все хозяйственное учрежденіе Тринити-гауза, т. е. магазины, запасные склады и пристань, расположены при устьѣ рѣки Ли (Lea) въ Блэкволѣ, занимая пространство около десятины. Тамъ находится складъ запаснаго комплекта бакановъ (въ числѣ 438 штукъ), пересмотрѣнныхъ, покрашенныхъ и совершенно готовыхъ къ употребленію, такъ какъ каждыя шесть мѣсяцевъ всѣ баканы перемѣняются на всѣхъ дистанціяхъ. Форма бакановъ, величина и окраска различны; они дѣлаются изъ дерева или желѣза; послѣдніе приготавливаются извѣстною фирмою Браунъ и Леноксъ. Команда плавучихъ маяковъ, которая отпускается на берегъ для отдыха по очереди, въ числѣ 36 человекъ, находится всегда здѣсь на работѣ, за что среднимъ числомъ всякій получаетъ въ мѣсяцъ около 2 ф. с. 15 шил. Запасный плавучій маякъ и суда, принадлежащія Тринити-гаузу, стоятъ у пристани на якоряхъ или бочкахъ.

Для означенія мѣста потонуваго судна, какъ исключеніе, употребляютъ баканы особенной формы, окрашенные *зеленой* краской. Частое поврежденіе деревянныхъ и желѣзныхъ бакановъ на Темзѣ,

гдѣ господствуетъ необыкновенное движеніе судовъ, заставило Тринити-гаузъ изыскивать другую форму для бакановъ; теперь испытываютъ сплошные деревянные баканы съ пустотою въ верхней части. Главное неудобство желѣзныхъ бакановъ состоитъ въ томъ, что ржавчина измѣняетъ цвѣтъ ихъ окраски, также какъ и желѣзныхъ обручей, наложенныхъ снаружѣ деревянныхъ бакановъ; отъ этой причины всѣ желѣзные баканы окрашиваются современемъ ржавчиною въ красный цвѣтъ. Кромѣ того, полагають, что желѣзные баканы болѣе подвержены поврежденіямъ отъ ударовъ судномъ. Ремонтъ же на нихъ обходится дешевле деревянныхъ (*).

Для снабженія баканами, Англія раздѣлена на восемь округовъ, и Тринити-гаузъ имѣетъ всегда запасные новые баканы для всѣхъ округовъ, окрашенные только грунтомъ; каждый же округъ формируетъ свой запасный комплектъ изъ доставляемыхъ изъ главнаго депо, окрашивая ихъ сообразно съ принятой мѣстной системой, и содержать ихъ готовыми къ употребленію.

Запасныя тяжести или якоря, на которыхъ ставятъ баканы, лежатъ на открытомъ воздухѣ; форма ихъ нѣсколько близка къ усѣченной пирамидѣ или кубу. Запасныя цѣпи и канаты для плавучихъ маяковъ, хранятся въ деревянныхъ ящикахъ въ магазинѣ, выкрашенные, съ ярлыками, на которыхъ надписана длина и толщина цѣпей.

Якоря плавучихъ маяковъ имѣютъ форму, совершенно сходную съ грибомъ или распущеннымъ зонтикомъ.

Плавучіе маяки остаются на своихъ мѣстахъ около семи лѣтъ, послѣ чего ихъ приводятъ въ Лондонъ для капитальныхъ исправленій.

Якорные канаты, толщиною въ $1\frac{1}{2}$ дюйма, мѣняются каждые четыре года, послѣ чего ихъ употребляютъ на цѣпи для бакановъ.

На каждый плавучій маякъ отпускають для нпжныхъ чиновъ небольшія библіотеки. Кромѣ специальной обязанности на маякѣ, служителей нпчѣхъ не занимають.

На каждомъ плавучемъ маякѣ состоитъ 11 человекъ команды, избранныхъ изъ отличныхъ людей. Изъ нихъ четыре ежемѣсячно отпускаются на берегъ для отдыха и для работъ въ магазинахъ. Командиръ чередуется съ метомъ, тоже помѣсячно.

Размѣръ жалованья:

Матросъ получаетъ въ мѣсяцъ	2 ф. 15 ш.	> пен.
Прислужникъ у аппаратовъ	3 > > > 6 >	

(*) Любопытно знать, что скажетъ опытъ о баканахъ Френсиса.

Плотникъ	3	»	12	»	»	»
Метъ	4	»	»	»	»	»
Командиръ (master)	5	»	»	»	»	»

Кромѣ того, 10 ф. с. въ годъ квартирныхъ.

Провизіи отъ казны они не получаютъ, но имъ позволяютъ со-
слить мясо въ особенномъ отдѣленіи, устроенномъ на берегу въ глав-
номъ депо.

На маякахъ дозволяется употреблять одно только пиво, и затѣмъ
никакихъ спиртныхъ напитковъ. Запрещается командамъ имѣть со-
общеніе съ проходящими судами, и постороннимъ шлюпкамъ при-
ставать къ плавучему маяку.

Служащіе на маякахъ производятся, по старшинству, отъ матроса
до званія командира.

Запасы для плавучихъ маяковъ постоянно находятся готовыми въ
депо, къ немедленному отпуску.

Сурѣнное масло, поставляемое подрядчикамъ для англійскихъ мая-
ковъ, сперва испытывается въ Тринити-гаузѣ, причемъ берутъ пробу
изъ каждой бочки. Когда масло поступаетъ въ депо, его снова про-
буютъ, оставляя одинъ образчикъ изъ каждой бочки на случай мо-
гущей быть современемъ жалобы, а другой пробуютъ посредствомъ
лампъ. Для этого зажигаютъ девять аргандовыхъ лампъ, одного
размѣра, изъ которыхъ восемь наливаются прошлогоднимъ масломъ,
а одна лампа масломъ новой поставки. По прошествіи нѣсколькихъ
часовъ, всѣ лампы, все еще горящія, тщательно осматриваются на-
чальникомъ депо, который, не зная которая именно лампа залита
пробнымъ масломъ, старается замѣтить какую нибудь разницу въ
напряженіи свѣта; офицеръ этотъ свидѣтельствуетъ, что благодаря,
тщательнымъ пробамъ дѣлаемымъ въ Тринити-гаузѣ, онъ никогда
не замѣчалъ никакой разницы (*). Годовое количество масла, по-

(*) Въ Черноморской маячной дирекціи сравнительное испытаніе производится
слѣдующимъ образомъ: 1) цвѣтъ масла долженъ подходить къ цвѣту образцоваго
(французскаго) масла, который похожъ на цвѣтъ очищеннаго прованскаго. 2) Плот-
ность его сравнивается олеометромъ съ плотностію образцоваго масла, при оди-
наковой температурѣ, что даетъ возможность открыть примѣси другого масла. 3) Обыкновенный восковой лампадный поплавокъ, опущенный въ стака-
нъ съ проб-
нымъ масломъ, долженъ горѣть не менѣе 24 часовъ, безъ большаго нагара въ
видѣ грибка (франц. горить до 48 часовъ). 4) Пробная карселевская лампа, зали-
тая испытываемымъ масломъ, должна горѣть не менѣе 12 часовъ безъ копоти, и
не оставляя на свѣтильнѣ твердаго нагара въ видѣ кольца. 5) Напряженіе свѣта
испытывается такъ: въ одну изъ пробныхъ лампъ наливаютъ испытываемое, а въ
другую, совершенно подобную, лампу—образцовое масло, и по прошествіи одного
часа послѣ заженія, сравниваютъ напряженіе свѣта фотометромъ.

требнаго для маяковъ Тринити-гауза, доходить до 13 400 пудовъ. Все это количество масла сливается въ двѣ громадныя чугунныя систерны, помѣщенныя въ свѣтломъ подвалѣ, полъ котораго щегольски выстланъ асфидомъ. Систерны имѣютъ краны, въ два ряда; верхніе расположены на срединѣ высоты, а нижніе около дна; сначала расходуютъ масло изъ верхнихъ крановъ, а потомъ изъ нижнихъ; такимъ образомъ масло очищается отъ осадка. При каждой систернѣ есть стеклянная большая труба, въ родѣ водомѣрной трубки, и по дѣленіямъ на мѣдныхъ шкалахъ узнаютъ о количествѣ хранимаго масла. Когда выйдетъ масло изъ одной систерны, то ее очищаютъ, приготавливая къ приему свѣжаго масла.

Для доставки масла на маяки, его разливаютъ въ жестяныя бутылки, оплетенныя корзинами; въ каждую бутылку входитъ 3 пуда, тяжесть весьма удобная для погрузки и выгрузки изъ шлюпокъ и для носки людьми на маяки, расположенные даже на крутыхъ берегахъ (*). При доставкѣ масла подрядчикомъ въ депо, бочки вкатываютъ въ магазинъ, по стелажамъ, которые настланы на полъ, лежащій на одной высотѣ съ мостовою. Если масло окажется хорошимъ, то бочку перевертываютъ втулкою внизъ, и масло стекаетъ чрезъ воронку въ систерны, помѣщаемыя въ подвалѣ.

Въ томъ же зданіи хранятся, въ особенныхъ шкафахъ, всѣ маячныя припасы, матеріалы и принадлежности, раздѣленные по сортамъ. Для разсылки ихъ по маякамъ, сдѣланы особенные ящики, которые, служа долго, ведутъ къ экономіи въ укупоркѣ; на всякомъ изъ нихъ напечатана надпись: «возвратить въ депо».

Канаты плавучихъ маяковъ дѣлаются въ Валлисѣ, изъ самаго лучшаго желѣза, и прежде приѣма въ депо, ихъ подвергаютъ пробѣ, доводя натугу до 4960 пудовъ. Въ это время канатъ тщательно осматривается приемщикомъ, который старается отыскать малѣйшій порокъ или замѣтить разтяженіе звеньевъ. Послѣ этого натугу уменьшаютъ до 1860 пудовъ, причемъ каждое звено поочередно ударяется тяжелымъ кузнечнымъ молотомъ. Испытавъ такимъ образомъ, приемщикъ беретъ на удачу по одному звену изъ каждаго 15 саженнаго склепа. Звено это распиливаютъ пополамъ и подвергаютъ его всевозможнымъ ударамъ молота, чтобы открыть какіе нибудь недостатки въ сваркѣ желѣза или въ его качествахъ. Тогда на звенѣ кладутъ марку, записываютъ въ журналъ и вѣшаютъ въ магазинъ, для справки, въ случаѣ разрыва цѣпи, къ которой оно принадлежитъ. Новыя звенья вмѣсто испытанныхъ присылаются съ завода, и когда ихъ заведутъ въ цѣпь, то она считается принятою и ее складываютъ въ магазинъ. Цѣпи плавучихъ маяковъ почти никогда не лопались.

(*) Такия же бутылки употребляются теперь и на черноморскихъ маякахъ.

Каждый плавучій маякъ имѣть 208 сажень канату, также запасный якорь и цѣпь.

Плавучіе маяки окрашиваются краснымъ цвѣтомъ, лучший составъ котораго, дознанный опытомъ, дѣлается изъ одной трети венеціанской яри и двухъ третей сурика.

Для опытовъ или сравненій маячныхъ аппаратовъ, на вершинѣ зданія депо устроенъ маячный фонарь, съ установленнымъ въ немъ вращательнымъ механизмомъ для вращенія корпуса аппарата, къ которому привинчиваются испытываемыя части діоптрическаго аппарата, или обыкновенные рефлекторы. Съ разстоянія нѣсколькихъ миль, по направленію къ Гревсенду, старшіе братья дѣлають опыты надъ напряженіемъ свѣта.

Маячные служители, прежде поступленія на маякъ, обучаются здѣсь обращенію съ маячными лампами, чисткѣ рефлекторовъ и вообще готовятся къ службѣ на маякахъ. Для этой цѣли, въ одномъ изъ отдѣленій депо, установлено девять аргандовыхъ лампъ, обыкновенно употребляемыхъ на маякахъ.

Сдѣлавъ краткій очеркъ этой замѣчательной корпораціи, управляющей англійскими маяками, позволяю себѣ высказать мнѣніе, или лучше сказать впечатлѣніе, произведенное на меня при первомъ знакомствѣ моемъ съ этимъ оригинальнымъ учрежденіемъ. Мнѣ трудно было понять, какимъ образомъ могутъ существовать маяки въ такомъ, говоря вообще, блестящемъ состояніи, при управленіи, состоящемъ изъ людей не спеціальныхъ, и при хозяйственной организаціи, которая непривычному нашему глазу кажется хаосомъ. Казалось страннымъ, почему государство находило возможнымъ содержаніе 404 маяковъ, разбросанныхъ по всей Великобританіи, подчинить 174 отдѣльнымъ управленіямъ? Правда, катоптрическіе англійскіе маяки, сжигающіе то же количество масла, уступаютъ французскимъ маякамъ, но тутъ виновата система освѣщенія, а не способъ управленія маяками. Посѣтивъ маяки на разныхъ точкахъ береговъ Великобританіи, въ ночное и дневное время, и между прочимъ Эддинбургскій, я вынесъ отрадные впечатлѣнія, которыя одушевляють меня, при посѣщеніи черноморскихъ маяковъ, желаніемъ видѣть постепенное преобразованіе послѣднихъ изъ тюремъ въ гостепріимныя жилища, изящной обстановки, имѣющія общія черты съ лучшими европейскими маяками. Хотѣлось бы видѣть нашъ Айтодорскій маякъ такимъ, каковъ теперь Біарицкій (въ Бискайскомъ заливѣ), построенный около лѣтней резиденціи французскаго императора. Аппаратъ этого маяка есть въ высшей степени замѣчательное произведеніе парижскаго мастера Генри-Лепота, который, благодаря участію директора французскихъ маяковъ Рейно, поставилъ

себѣ монументъ на вершинѣ Біарицкаго маяка (*). Никогда я не забуду, какъ на одномъ изъ сѣверныхъ англійскихъ маяковъ, въ Тинмаутѣ, встрѣтилъ меня хорошенькій lightkeeper въ крпниолнѣ. Наивная мистрисъ, принявшая меня за празднаго туриста, подробно объясняла употребленіе крокуса, назначеніе рефлектора и правила, какъ она устанавливаетъ его на своей вахтѣ (она чередуется съ мужемъ), чтобы моряки пользовались самымъ выгоднымъ свѣтомъ. Она извинялась, что я попалъ въ располхъ, но кромѣ педантическаго порядка и баснословной чистоты я ничего не замѣтилъ, и думалъ, что моя леди шутитъ; рефлекторъ былъ такъ чистъ и ясенъ, какъ голубые ея глазки.

Недоставало только этой милой сестрицы въ добавокъ къ старшимъ и младшимъ братьямъ въ личномъ составѣ курьезнаго Тринити-гауза, — думалъ я, выходя изъ маяка, а все же они содержатся и освѣщаются хорошо. Видно, здоровому—все здорово.

Независимо отъ относительной слабости англійскихъ маяковъ передъ французскими, они имѣютъ еще другой, болѣе важный недостатокъ: это—невыдержку строгаго плана въ расположеніи разнохарактерныхъ огней, такъ что мореплаватель, идя изъ дальнихъ странъ и открывъ какой нибудь англійскій маякъ, не всегда можетъ быть твердо убѣжденъ въ точности своего мѣста на картѣ, между тѣмъ какъ къ французскимъ берегамъ мореплаватели предпочитаютъ приближаться ночью, хотя и французская система расположенія маячныхъ огней уже устарѣла. Впрочемъ, иначе не могло и быть; прошло уже 180 лѣтъ съ тѣхъ поръ, какъ въ Англіи выстроили первый маякъ; и съ того времени открывались и другіе, безъ всякой между собою связи и общаго плана. Заботились, повидимому, только о томъ, чтобы скорѣе освѣтить берега, да получать съ маяковъ доходы, между тѣмъ, какъ во Франціи, въ недавнее только время (въ 1825 году), когда понятія объ истинныхъ потребностяхъ мореплаванія были значительно развиты и когда воспользовались уже опытами Англіи, разомъ были пожертвованы громадныя капиталы, и маяки воздвигались съ поразительной быстротой.

(*) Болѣе счастливые изъ нашихъ товарищей, увидятъ на настоящей выставкѣ въ Лондонѣ два необыкновенные диоптрическіе аппарата этого художника-артиста. Почтенный г. Лепотъ писалъ мнѣ, что онъ готовитъ олофотальный аппаратъ 1-го разряда съ блистаніями *каждую секунду* и другой—третьяго разряда, проэктируемый директоромъ маяковъ Рейно, съ 20 секундными послѣдовательными блистаніями, *синимъ, зеленымъ и краснымъ*. Въ Біарицкомъ аппаратѣ красныя блистанія равносильны бѣлымъ; если это достигнуто и теперь въ новомъ аппаратѣ, то нельзя не порадоваться успѣху.

Послѣдняя маячная коммисія (1861 года) рекомендуетъ, между прочими средствами, для того, чтобы поставить англійскіе маяки на современную степень совершенства, сосредоточить всѣ маяки соединеннаго королевства въ одномъ центральномъ управленіи, довѣривъ его специалистамъ. Мѣра эта, конечно, будетъ благотвѣльною, особенно въ государствѣ, противоположные концы котораго отстоятъ одинъ отъ другаго всего на 12 часовъ ѣзды, по желѣзной дорогѣ.

Передъ отъѣздомъ въ Россію, я счелъ долгомъ своимъ сдѣлать визитъ секретарю Тринити-гауза, почтенному г. Бертону, чтобы поблагодарить его и любезнѣйшихъ помощниковъ его за исполненіе моихъ докучныхъ просьбъ въ теченіе продолжительнаго пребыванія моего въ Англіи. Спускаясь по ступенямъ Тринити-гауза, я съ сожалѣніемъ окинулъ прощальнымъ взглядомъ знаменитое зданіе, въ которомъ не разъ испытывалъ особенное лихорадочное впечатлѣніе, знакомое всѣмъ любителямъ вѣковыхъ памятниковъ, свидѣтелей великихъ историческихъ событій. Смотри на нихъ, чувствуешь приснобытіе вѣковъ и невольно предаешься мечтаніямъ, подѣлиться которыми не стыдно съ другими, не смотря на недостатокъ умѣнія излагать свои мысли съ искусствомъ литератора.

На Тауергиллѣ (Towerhill), лицомъ къ лицу, стоятъ два безмолвныхъ свидѣтеля, напоминающихъ о разумныхъ и злыхъ дѣяніяхъ ужаснѣйшаго изъ людей, Генриха VIII. Каждый изъ этихъ монументовъ имѣетъ свои преданія, поражающія разнообразностію, доходящею до контраста. Въ лондонскомъ замкѣ томплось множество невинныхъ жертвъ, которыхъ жизнь едва ли не была ужаснѣе ихъ мученической смерти. Въ Тринитигаузѣ писались твердою рукою законы, до сихъ поръ покровительствующіе плавающимъ, странствующимъ и бѣдствующимъ собратамъ нашимъ, о которыхъ такъ усердно молится наша православная церковь. Домъ Троицы дѣйствуетъ за одно съ нашими многоглавыми соборами.

Н. Ильинъ.



ОБЗОРЪ РАБОТЪ СУЭЗСКАГО КАНАЛА

(Изъ записокъ г. А. Ковалевскаго) (*).

По каирской желѣзной дорогѣ, на пятой станціи отъ Александріи, Бенга, я свернулъ въ арабскій городъ Загазисъ, по желѣзной же дорогѣ, недавно проведенной Магомедъ-Сайдомъ. Не остановился бы я на этомъ грязненькомъ и типично-восточномъ городкѣ, еслибы онъ не былъ большимъ складочнымъ пунктомъ всемірной компаніи. Среди арабскихъ домиковъ раскинутъ дворъ съ матеріалами для компаніи канала, съ рельсами и бараками; все это сплавится по древнему Штолмееву каналу, на арабскихъ баркахъ, на первую компанейскую станцію, помѣщенную на принадлежащей компаніи землѣ.

Долина *Тел-эл-Уаде*, или Тел-эл-Кебиръ (**), принадлежащая компаніи, но не вошедшая въ дарственный фирманъ, куплена за миллионъ франк., и есть одна изъ плодородѣйшихъ земель нижняго Египта; это слон нильскаго ила, осѣвшіе послѣ частичхъ разливовъ рѣки. Долина орошается древнимъ Штолмеевымъ каналомъ и проведенными впоследствии каналіками, и современемъ дастъ обильную жатву. Я говорю современемъ, потому что счастливая земля Египта воздѣлывалась, до настоящей поры, полудикими феллахами, которые, патріархально пользуясь плодородіемъ почвы, не заботятся объ ея улучшеніи и изслѣдованіи; теперь же, плодородная долина Тел-эл-Уаде отдана компаніей французскому агроному Гишару, который уже вводитъ здѣсь рациональную методу хозяйства. Полагаютъ,

(*) Г. Ковалевскій—нашъ морякъ-сослуживецъ. Редакція получила его записки отъ лица, доставившаго ему случай обозрѣть работы на Суэзскомъ перешейкѣ, съ цѣлю подѣлиться своими впечатлѣніями съ читателями Мор. Сб., которые, нѣтъ сомнѣнія, не могутъ неинтересоваться настоящимъ состояніемъ этого вопроса всемірной важности, тѣмъ болѣе, что, по отзыву упомянутаго лица, взгляды г. Ковалевскаго могутъ быть невѣрны, но, за всѣмъ тѣмъ, трудъ его заключаетъ въ себѣ несомнѣнное достоинство вѣрности описанія фактовъ и безпристрастной наблюдательности.

(**) См. карту.

что не болѣе какъ черезъ годъ, приобрѣтеніе долины принесетъ большія выгоды акціонерамъ суэзской компаніи.

Около станціи, устроенной для перемѣны барокъ и передачи груза, на южной сторонѣ канала, возобновленъ древній замокъ и обращенъ въ прекрасное современное зданіе, съ комнатами, для проживающихъ employés. Я встрѣтилъ здѣсь инженеровъ и главнаго инспектора работъ, графа Сала, который вѣруетъ въ скорое окончаніе канала. Онъ, съ пріятною улыбкою, сказалъ мнѣ: «Вы отъ озера Тимсаха подниметесь въ Портъ-Саидъ, по каналу соленой воды.» Дальнѣйшее описаніе объяснить, на сколько оправдались сладкія пожеланія гр. Сала.

Долина Тел-эл-Кебиръ, какъ преддверье, характеризуетъ остальное, даетъ понятіе о дѣятельности компаніи, и здѣсь можно запастись гостепріимными совѣтами на будущее путешествіе. Является вопросъ: зачѣмъ было покупать землю внѣ района работъ главнаго предпріятія?... Если г. Гишаръ явился вытянуть изъ плодороднаго ила больше выгодъ, нежели онъ даетъ арабамъ, то, вмѣстѣ съ тѣмъ, не задерживаетъ ли это операцію прорытія канала? Покупка земель, отдаленныхъ отъ канала, можетъ принести выгоды акціонерамъ чрезъ нѣсколько лѣтъ, тогда какъ самый каналъ, источникъ общихъ выгодъ, обѣщанъ г. Лессепсомъ черезъ 6 лѣтъ. Но дѣло вотъ въ чемъ: каналъ прѣсной воды, прорытый обществомъ по песчаной степи Уаде-Томила, беретъ начало изъ канала Птолемея. Если бы общество, при всѣхъ льготахъ и фирманѣ, не рассчитывало на неявныхъ враговъ, то не боялось бы за воду новорожденного канала. Слѣдовательно, имѣть землю, орошаемую Птолемеевымъ каналомъ, изъ котораго идетъ каналъ, проведенный обществомъ, для компаніи необходимо. Вотъ главная причина покупки Тел-эл-Кебира и уменьшенія капиталовъ общества на миліонъ франковъ. Акціонеры, путешествующіе по перешейку, особенно австрійцы, довольны приобрѣтеніемъ, въ особенности когда краснорѣчивый графъ Сала, съ авторитетомъ г. Гишара, обѣщаютъ хлѣбъ для работающихъ арабовъ и кормъ для верблюдовъ, что составляетъ капитальную издержку въ предпріятіи.

Далѣе, путь мой лежалъ по степи Томила, находящейся между долиною Тел-эл-Кебиръ и озеромъ Тимсахомъ; по степи долженъ пройти каналъ прѣсной воды, какъ для транспортировки, такъ и для доставленія питья работникамъ, расположеннымъ по линіи настоящаго морскаго канала. Уаде-Томила покрыта пескомъ, немного волниста и съ мелкимъ густарникомъ. Въ срединѣ долины находятся солоноватые колодцы, воду изъ которыхъ пьютъ арабы; это единственные источники въ безводныхъ степяхъ Африки. Въ концѣ

степи, у озера Тимсаха, растительность исчезаетъ, являются косогоры и песчаные холмы; по всему пространству, въ параллель положеннаго канала, замѣтны признаки древняго канала, для орошенія полей. Настоящая степь Уаде-Томила была, въ древности, плодородною долиною, называемою Гессемъ. Иосифъ, будучи министромъ Фараона, просилъ царя отдать ее отцу своему, Иакову. Потомки его, израильтяне, воздѣлывали землю, и не было въ Египтѣ плодороднѣе оной, покуда Моисей не вывелъ ихъ въ обѣтованную землю. Этотъ историческій фактъ доказываетъ, что здѣсь пески переносятся съ мѣста на мѣсто, а потому и существованіе канала прѣсной воды едва-ли будетъ доложиво.

Каналь прѣсной воды (*), ширину въ 20 фут., глубиною 3½ фута, начинается у конца древняго Птолемея канала и имѣетъ станцію Гассасинъ и складочное мѣсто провизіи въ бочкахъ и запаса лопатокъ и тележекъ; здѣсь же находятся палатки для чиновниковъ транспортировки. Барки, съ громаднымъ нильскимъ парусомъ, отправляясь отсюда, предлагаютъ свои услуги путешественникамъ и выдаютъ билетъ съ громкимъ заголовкомъ: «Всемирная компанія.» Отъ Гассасина каналь, защищаемый песчаными плотинами, идетъ по степи, гдѣ нѣтъ ничего, кромѣ кустарника, полузасыпаннаго пескомъ, да мелководныхъ озеръ. На протяженіи версты, каналь входитъ въ озеро Ум-Сарасиръ, недалеко отъ котораго находится новая станція, съ древними развалинами Рамзеса. Дальше, тотъ же каналь, до станціи Макфаръ. Итакъ, въ настоящее время, каналь прѣсной воды пущенъ на 30 верстъ. Изъ Макфара (**) грузъ идетъ, на верблюдахъ, по остальной части Уаде-Томила, къ порогамъ Эль-Гиршъ. Пользуясь хорошою погодою, я осмотрѣлъ работу отъ Макфара до Сабабіара и до Неофила, гдѣ движеніе прекращается; впрочемъ, 10 000 работниковъ, при строгой полиціи, вооруженной тростями, проведутъ каналь до озера безъ затрудненія, и въ скорое время. Работа производится просто, безъ особыхъ примѣненій: арабы носятъ землю въ мѣстныхъ корзинахъ. Однимъ словомъ, народъ, вѣками привыкшій къ подобной работѣ, еще недавно, въ царствованіе Мегметъ-Али, подвергавшійся значительной смертности, при копаніи канала изъ Александріи въ Каиръ и безпрестанно проводящій каналы орошенія, не затрудняется при такой незначительной работѣ, какъ каналь въ 3½ фута глубины; но нельзя не пожалѣть полудикаго, но способнаго араба, видя, какъ его просвѣтителы бичуютъ тростью эту 10-ти тысячную армію рабочихъ, этихъ мифологическихъ Дидонъ, переливающихъ воду въ бездонную

(*) См. карту.

(**) См. карту.

бочку, не получающихъ никакого вознагражденія и невидящихъ конца своему труду. Въ самомъ дѣлѣ, гдѣ этотъ конецъ? Когда-то еще переведутъ рабочихъ на линію настоящаго канала, громадное размѣреніе коего и препятствія въ порогахъ потребуютъ десятки лѣтъ для окончанія этой новой, въ двоякомъ смыслѣ, *египетской* работы! Вся условная цѣна, за высланныхъ работниковъ, обращается въ акціи и препровождается къ вице-королю, который, въ настоящее время, обладаетъ акціями компаніи на 80 000 000 фр. Этого ма[?] цивилизованные европейцы, скажу опредѣленнѣе — французы, забываясь объ эманципации другихъ, говорящіе о нашихъ крестьянскихъ дѣлахъ съ гиперболическими прибавленіями, сами, въ вѣкъ гуманности и прогресса, разставили у каждаго участка по шейхуу, да по employé съ тростями, на подобіе нашихъ бывалыхъ липыковъ. Я не допущаю, чтобы эта мѣра была извѣстна благородному Лессепсу; онъ, какъ президентъ, этого не знаетъ. Это специальность начальниковъ станцій. Между тѣмъ, нельзя не подивиться способности и гигантскому терпѣнію арабовъ; этотъ народъ моментально перенимаетъ новые приемы труда и основательно исполняетъ ихъ; легко изучаетъ языкъ своего патрона съ тростью, между тѣмъ какъ тотъ самое простое приказаніе передаетъ чрезъ переводчика. На пароходѣ *Фердинандъ*, дѣлающемъ рейсы по Нилу, отъ Даміэты въ Саманутъ, лоцманъ — арабъ, получающій 2 фр. въ сутки. Коммисаръ судна, французъ, получаетъ 50 р. с. въ мѣсяцъ, а механикъ, тоже французъ — 75 руб. Я удивлялся способности лоцмана: въ темную воровинную ночь, онъ съ тактомъ велъ пароходъ по извилистому Нилу. Навстрѣчу шли барки попутнымъ вѣтромъ, и всѣ сторонились и расходились, не производя аварій, такъ часто случающихся на европейскихъ рейдахъ. Все обстояло благополучно, но механикъ, голосомъ *chef de section*, приказалъ лоцману держать къ берегу, потому что, почему-то, хотѣлъ остановить машину. Лоцманъ отказывался, по неизвѣстности берега, а тѣмъ болѣе потому, что оставалось 5 минутъ ходу до мѣста причала. Это противорѣчіе, со стороны необразованнаго араба, показалось современному Фультону большою дерзостью. Онъ, со свойственною французу скороговоркою, накричалъ подъ небомъ Египта различные комплименты арабамъ и, не смотря на логичные отвѣты лоцмана, вынесъ изъ каюты трость, страшая араба накормить привезеннымъ изъ Европы угощеніемъ...

Происшествіе это имѣло продолженіе, но здѣсь нехвати его описывать, и безъ того достаточно видно, до чего французы привыкли раздавать побои, и невоздерживаться отъ этой привычки даже при пассажирахъ. Случай этотъ не исключительный. «Съ ними, (т. е. съ арабами), какъ съ звѣрями, не обойдешься безъ палки»,

говорятъ employés. Эта фраза рѣже употребляется нынѣ и въ нашемъ отечествѣ, и должно быть отъ насъ переселяется къ арабскимъ цивилизаторамъ.

Въ полдень, на третій день путешествія, я поднимался на порогъ Эль-Гиршъ, или, какъ пишутъ французы, El-Guisr. Это самый возвышенный пунктъ между двумя морями, по направленію морскаго канала. Пороги Эль-Гиршъ лежатъ въ 12 верстахъ отъ озера Тимсахъ, на сѣверъ, и составляютъ часть возвышенныхъ песковъ, идущихъ на востокъ къ цѣпямъ Аравійскихъ горъ. Здѣсь самая трудная часть работъ, предстоящихъ Обществу.

Поднявшись на пороги, я былъ пораженъ картиною, для которой забудешь всѣ лишенія и скучную песчаную долину Уаде-Томпла.

На востокъ возвышаются Аравійскія и Сирійскія горы, мрачный профиль которыхъ рѣзко отдѣляется отъ желтыхъ песковъ степи. У подножія горъ, живо воображается славное Красное море, будущій бассейнъ всеобщаго движенія европейской коммерціи. На югъ, опускается съ пороговъ озеро Тимсахъ, полукрытое водою, а лѣвѣе, городокъ съ окрестными арабскими деревнями. Городъ построенъ среди опасныхъ песковъ, волнующихъ хамсинами и страшящихъ засыпать смѣльчака, водворившагося на мертвой землѣ.

Пять улицъ тянутся параллельно между рядами деревянныхъ домиковъ; католическая церковь возвышается на песчаномъ косогорѣ. Домъ г. Лессепса замѣтно выдѣляется отъ прочихъ зданій своею легкою архитектурою и бѣлыми стѣнами. За нимъ строятся мастерскія и обширный дворъ для верблюдовъ и ословъ; все это замыкается арабскою деревнею и красивой мечетью съ легкимъ минаретомъ. Я сидѣлъ въ тавернѣ за бутылкою трехлѣтняго бордо и былъ выведенъ изъ вынужденнаго *far niente*, замѣтнымъ волненіемъ на улицахъ новорожденнаго городка. Это—г. Лессепсъ, въ экипажѣ, приспособленномъ для песчаныхъ степей и запряженномъ верблюдами, вѣзжалъ въ Эль-Гиршъ, въ сопровожденіи главнаго инженера, г. Voisin, и фотोगрафа, снимающаго виды по каналу, для нетерпѣливыхъ акціонеровъ. Представившись г. Лессепсу, я имѣлъ удовольствіе пользоваться его вниманіемъ и нѣкоторыми данными о каналѣ, а инженеръ г. Соторо сопровождалъ меня по порогу и къ озеру Тимсаху.

Вечеромъ, по окончаніи работъ, въ импровизированномъ городкѣ началось гулянье. Главная улица передъ католическою церковью наполнилась служащими; они прохаживались подъ маршъ роговой музыки. Поодаль, арабы, составивъ кружки, выдѣлывали па своей національной пляски. Дѣти французы и француженки бѣгали съ обручами, посматривая на матушекъ, которыя и здѣсь не забыли

свои *cache-peignes* и пышныя платья. Годъ существуетъ городъ, но уже въ немъ завелись радикальныя удовольствія и бульварныя гулянья. Вся масса народа, наводнившая улицу, жила капиталомъ компаніи, и надо сознаться, что и всемірное Общество Суэзскаго канала, подобно Общ. рос. желѣзъ дорогъ, не избавилось отъ наводненія служащихъ, безъ которыхъ могло бы обойтись. Вся Александрія говоритъ объ этомъ.

Можно сказать, что компанія устроилась: жизнь въ городкѣ удобна; транспортировка приспособлена, вода сначала шла по проведеннымъ трубамъ изъ Макфара, до котораго проведенъ каналъ прѣсной воды, но, по негодности глиняныхъ трубъ, проводка запущена, и для арабовъ найдентъ колодезь солоноватой воды, а для жителей городка, т. е. для *employés*, воду доставляютъ на верблюдахъ изъ Макфара; обширныя магазины наполнены запасами всѣхъ предметовъ необходимости; кромѣ того, наѣхали разные поставщики и выставили рядъ болѣе или менѣе заманчивыхъ вывѣсокъ.

Посмотримъ на существенную часть предпріятія.

При началѣ вопроса было предложено два прозекта проведенія морскаго канала; одинъ, г-на Талабо, директора компаніи 1846 года; другой, инженера египетскаго вице-короля, — Линанъ-бея и г. Мужеля. По первому прозекту, основанному на фараоническихъ работахъ, каналъ долженъ былъ сообщиться съ Ниломъ; каналъ Линанъ-бея и Мужеля прямо соединяетъ моря, не касаясь Нила и Нижняго Египта. Преимущества прямого канала состоятъ въ томъ, что его длина всего 35 лье (почтовыхъ); тогда какъ каналъ по первому прозекту имѣлъ бы протяженіе въ 100 лье и притомъ онъ потребовалъ бы устройства шлюзовъ, числомъ отъ 20 до 24; прямой каналъ идетъ въ безлюдной пустынѣ, проходитъ три озера, не разстроиваетъ систему канализаціи Египта и оканчивается въ Пелузійскомъ заливѣ, удобномъ для устройства гавани. Каналъ же, предложенный г. Талабо, долженъ былъ бы преодолѣть, по сознанію самого автора прозекта, большія трудности у Нила, измѣнить всю гидравлическую систему Нижняго Египта и дойти до Александріи, гдѣ нѣтъ для него мѣста. Такимъ образомъ, прозектъ г. Талабо оставили и приняли прозектъ Линана и Мужеля, по которому морской каналъ идетъ изъ Пелузійскаго залива черезъ озера: Монзалетъ и Баллахъ; черезъ Эль-гиршскія возвышенности, черезъ озеро Тимсахъ, Серапеумскіе пороги и наконецъ черезъ Горькія озера, въ Суэцъ.

Прилагаемый чертежъ представляетъ нормальную профиль истиннаго морскаго канала. Размѣренія его рассчитаны для большихъ судовъ настоящей коммерціи. Если взять въ соображеніе возвы-

шенность Гиршскихъ и Серапеумскихъ пороговъ, то можно имѣть понятіе о гигантской работѣ, предпринятой Лессенсомъ.

Гиршская возвышенность, простирающаяся отъ озера Тимсахъ до станціи Эль-Фердонъ, на разстояніи 12 верстъ, лежитъ выше уровня Средиземнаго моря на 15,35 метр. Глубина канала 8 мет., слѣдовательно, на разстояніи 12 верстъ надобно рыть каналъ въ 23,35 мет. Кто не согласится, что въ одномъ этомъ мѣстѣ компаніи предстоить много дѣла, требующаго долгаго срока. Покамѣстъ инженеры здѣсь только провѣрили линіи, разставили колья, вѣхи и надписи, раздѣливъ все пространство на шесть участковъ (*chaptier*). Возлѣ озера роютъ каналъ около 1000 арабовъ. Но что значить эта горсть рабочихъ въ этой египетской работѣ! Пороги надо рыть съ помощью деспотизма калифовъ, съ властью основателей пирамидъ и съ силою Птолемея II, который взамѣнъ 120 000 погибшихъ арабовъ высылалъ тройное число арабовъ же и плѣнныхъ. Взглянувши на выставленную здѣсь модель канала, предполагаемаго глубиною въ порогахъ до 76,61 ф., невольно поражаешься громадностію предстоящей работы. Я посѣтилъ пороги на третій годъ работъ, и очень сожалѣю, что средства компаніи не на столько развиты, чтобъ предупредить разочарованія на счетъ возможности осуществленія морскаго канала. Мнѣ очень хотѣлось наткнуться на гигантскій каналъ и подивиться ему, какъ дивлюсь, глядя на пирамиды. Но эти пески, засыпающіе города и выгоняющіе людей изъ нихъ, наводятъ на тысячи сомнѣній. Я видѣлъ, въ пятомъ отдѣленіи работъ, рядъ участковъ, выкопанныхъ до 3 футъ и уже засыпанныхъ такимъ же пескомъ; впрочемъ, по объявленію инженера, здѣшняя почва не представляетъ трудной работы, и вотъ свойство слоевъ на углубленіи 76,61 футъ (наибольшая глубина канала въ порогахъ):

	футы.
1) Бѣлый, вязкій песокъ	26,64
2) Крупный, вязкій песокъ.	10,82
3) Песокъ-глина	4,86
4) Песокъ-глина, очень вязкая	0,98
5) Вязкій охристый песокъ	7,55
6) Желтоватый песокъ	12,47
7) Песокъ, почти окаменѣлый.	13,29

Работа около пороговъ идетъ медленно; арабы со страхомъ смотрятъ на модель, поставленную какъ пугало, и даже искусные удары шейховъ не придаютъ работѣ ту живость, которую встрѣтишь

на прѣсномъ каналѣ. Г. Лессепсъ очень хорошо понимаетъ это, и потому постоянно здѣсь находится; благодарить и поощрять арабовъ чрезъ драгомановъ; но, невѣдя и въ этомъ успѣха, онъ обратился съ просьбою къ покровителю и къ главному акціонеру компаніи прислать еще 40 000 арабовъ для прорытія Гиршъ. Не имѣя средствъ примѣнить науку и новѣйшія изобрѣтенія къ проводкѣ морскаго канала, Лессепсу остается древнее, птоломеевское средство, — набрать громадную массу рукъ и срыть песчаный наносъ. Но можно ли ожидать отъ 40 000 рабочихъ безропотной и должной работы, когда эти тысячи будутъ оторваны отъ дома и поселены въ степи, при солоноватой водѣ и безъ надежды на вознагражденіе ихъ труда? Правленіе компаніи, въ лицѣ г. Лессепса, познакомившееся съ феллахами при прорытіи прѣснаго канала, и теперь забывшее свою гуманность и прибѣгающее къ трости, пользуется страшнымъ и жалкимъ застоємъ страны, хотя, можетъ быть, видить, что употребляемая имъ мѣра поведетъ лишь къ гибели арабовъ, а не къ прорытію *срочнаго* канала; я пишу — срочнаго, потому что г. Лессепсъ, давъ капиталистамъ пылкое и энергическое обѣщаніе окончить предпріятіе въ шесть лѣтъ, едва ли въ состояніи его окончить въ этотъ срокъ. Г. Лессепсъ не скрылъ предъ вице-королемъ всѣхъ препятствій къ прорытію канала въ порогахъ и, прося 40 000 рабочихъ, пригласилъ его лично присутствовать при этой работѣ. Магометъ-Саидъ, заинтересованный прорытіемъ канала до забвенія всѣхъ началъ своего отца Магометъ-Али, обѣщалъ явиться въ Гирши для пріемотра за работами. Это средство подвигнетъ работу, потому что арабы, для своего правителя, готовы на все и, если угодно, воздвигнутъ новыя пирамиды. Компанія, у озера Тимсахъ (откуда видно все пространство пороговъ, а также возвышенности Серапіума и Аравійскія горы), воздвигла роскошный дворецъ для вице-короля. Немного далѣе, для 40 000 ожидаемыхъ рабочихъ построены жилища изъ кустарника, найденнаго въ обмелѣвшей части озера Тамсахъ.

Въ заключеніе, о гиршскихъ порогахъ можно сказать, что работы въ отношеніи канала еще не начаты. Все подготовлено къ принятію рукъ и къ началу капитальной работы: магазины полны провизіи; есть вода; лопаты, доставленныя изъ Франціи, разложены въ порядкѣ, въ ожиданіи рукъ; для туземцевъ есть жилища, хотя не прихотливыя, но могущія дать отдыхъ отъ дневнаго труда и защитить отъ страшнаго солнца Африки; для европейцевъ же помѣщенія превосходныя, заставляющія забыть, что они находятся въ степи, вдали не только отъ Европы, но и отъ арабскихъ городковъ. Столярныя и плотничныя мастерскія громадны; кузинцы и пильныя

могутъ удовлетворить большія потребности. Вся ихъ дѣятельность пока заключается въ приготовленіи принадлежностей для зданій и мебели. Сдѣланъ, правда, горизонтальный рычагъ перваго рода съ деревянными ящиками, который, вращаясь на вертикальномъ столбѣ, отводитъ наполненные землею ящики и приводитъ пустые, такъ что арабы, носящіе землю, дѣлаются лишними; но этотъ способъ оказался медленъ, и потому ящики съ рычагами валяются по линіи канала; арабы предпочли мѣстные корзины и въ нихъ собственно-ручно переносятъ землю.

Городокъ Эль-Гиршъ находится въ 3 верстахъ отъ озера Тимсаха, которое, если каналъ удастся, будетъ ключемъ двухъ морей и займетъ важное мѣсто въ политико-географическомъ отношеніи. Компания предполагаетъ углубить озеро и въ восточной части его построить портъ для нагрузки и выгрузки судовъ. Я разсматривалъ планъ города; онъ расположенъ хорошо и расчитанъ на весьма значительное число жителей.

На Серапіумской части озера, т. е. къ Суэцу, на 2 фута возвышается известковая, покрытая пескомъ банка, на которой находятся древнія гробница арабскаго шейка Эннедека. Гробница сложена изъ известковаго камня, вырубленнаго изъ этой же банки. Арабы, послѣ долгой и утомительной работы, считаютъ счастьемъ постоять на колѣняхъ передъ гробницею шейка; послѣ чего, забывъ настоящее горе, съ фанатическимъ настроеніемъ духа идутъ въ свои древесныя палатки. Съ вершины гробницы видѣнъ городокъ Эль-Гиршъ, красною группою выглядывающій изъ за неровныхъ песчаныхъ насыпей. Далѣе арабскія древесныя палатки какъ улья устѣяли пороги, съ нѣсколькими домиками для европейцевъ-надзирателей. Все это—среди необозримыхъ желтыхъ песковъ; только вдаль Аравійскія и Сирійскія горы весело поднимаются изъ подъ Краснаго моря, какъ чудовищные столбы или вѣхи, обозначающіе проектированную линію канала.

Южная часть озера высохла, сѣверная едва покрыта водою, которая солоноватѣе морской. Высохшая часть покрыта кустарникомъ, употребляемымъ для топки и для арабскихъ шалашей; здѣсь же находятся древнія песчанья банки, покрытыя ракушкою и раковинами, однохарактерными съ попадающимися въ Красномъ морѣ. Въ этой части, гдѣ нѣтъ банокъ, находится иль съ Нпла, и въ одномъ мѣстѣ, около середины, известковая банка, на подобіе той, гдѣ находится могила шейка. Формація, на глубину истиннаго канала, слѣдующая:

	Футъ.
1) Желто-бѣловатый мелкій песокъ	4,93
2) Песчанпстая, желто-зеленая глина	5,68
3) Сѣро-бѣлый, немного глинистый песокъ	6,57
4) Легко-вязкій песокъ	8,22
	25,40

Озеро Тимсахъ возвышается надъ горизонтомъ Средиземнаго моря на 2,79 фут. и не представляетъ затрудненія въ работѣ. На него, при готовомъ каналѣ, много разсчитываютъ.

На шестой день путешествія я оставилъ Эль-Гирши и, на верблюдахъ, потащился на сѣверъ, къ станціи Эль-Ферданъ. Пороги, на разстояніи 12 верстъ, раздѣлены на шесть отдѣленій; безчисленные колья и вѣхи опредѣляютъ ширину и направленіе канала, а черезъ двѣ версты огромныя доски означаютъ отдѣленія. Работы еще нѣтъ ни на порогахъ, ни за Тимсахомъ, ни у Суэца.

Дорога убійственно скучная. Подъ ея вліяніемъ невольно лезетъ въ голову сомнѣніе въ возможности окончить каналъ. Къ тому же, ни одинъ employé, какъ бы онъ ни былъ заинтересованъ въ предпріятіи, не скажетъ вамъ утвердительно — осуществится ли мысль Лессеписа, а напротивъ, многіе теряютъ энергію и порицаютъ исполненіе. Составитель проекта, Мужель-бей, отказался отъ громаднаго вознагражденія и оставилъ компанію. Гдѣ эти дѣятеля, которые при 200 000 000 франковъ, капиталъ вдвое меньшемъ стоимости желѣзной дороги отъ Парижа до Ліона, или отъ Лондона въ Іоркъ, хотѣли провести морской каналъ въ 25 футъ глубины?.. Въ компаніи они не служатъ. Патріархъ инженернаго искусства, Линанъ-бей, рѣдко бываеъ на линіи канала, и г. Лессепсъ заручился лишь Voisin'омъ, вице-гонсуломъ въ Даміэтѣ, (сышимъ когда то пняе-ромъ дорогъ и мостовъ. При основномъ капиталѣ въ 200 000 000 франк. надо построить два порта, промежуточныя станціи, на подобіе Эль-Гиршъ, провести воду, устроить транспортировку въ отдаленную степь, содержать фалангу employés и европейскихъ мастеровыхъ, выписанныхъ въ степь, и 40 000 арабовъ для рытья канала. Не наведутъ ли эти данныя на явныя сомнѣнія, да еще при видѣ пороговъ, которые нужно срыть на разстояніи 12 верстъ на глубину въ 74 фута и въ ширину 184 фута. А за порогами смотритъ озеро Тимсахъ (почти на 3 фута выше Средиземнаго моря); далѣе — Серапіумскіе пороги и большое пространство до Суэца! Еслибъ цѣфра капитала, для прорытія канала, превышала въ нѣсколько разъ средства, употребленныя въ Европѣ на подобныя ра-

боты, то можно было бы ожидать появленія морскаго канала. Теперь же, пока еще работы на перешейкѣ въ младенчествѣ, мы въ правѣ сравнить всемірное предпріятіе компаніи съ предположеніемъ великаго Архимеда на счетъ рычага, вращающаго земной шаръ.

За порогами кончились, однако, мои грустные мысли, и я съ удовольствіемъ челоуѣка, интересующагося предпріятіемъ, спускался на низменную степь, мимо шалашей арабовъ, къ станціи Эл-Ферданъ.

Эл-Ферданъ состоитъ изъ нѣсколькихъ домиковъ для *employés* и большой арабской деревни. Какъ и въ Эль-Гиршѣ, здѣсь возвышаются магазины съ провизіею и дворъ, наполненный верблюдами. Я направился къ каналу.

На протяженіи 2 верстъ, 2000 арабовъ рыли продолженіе вспомогательнаго канала А, назначеннаго на картѣ и на профилѣ. Та же метода, что и на прѣсномъ каналѣ, тѣ же мѣстные корзины вмѣсто гачекъ, и трости шейбовъ, возбуждающія дѣятельность рабочихъ. Каналикъ идетъ изъ Портъ-Саида (по азіатской части морскаго канала), шириною въ 13,12 футъ и глубиною въ 3,28 фут.

Планъ работъ слѣдующій: изъ Портъ-Саида, въ предѣлѣ истиннаго морскаго канала, по азіатской его части, проводится вспомогательный каналикъ вышесказаннаго размѣренія. По мѣрѣ впуска воды въ каналикъ, устроится транспортировка въ степь на мѣсто работы, до конца линіи, т. е. до Краснаго моря. Такимъ образомъ, по окончаніи каналіка, откроется микроскопическое сообщеніе между морями. Въ то же время будутъ проводить каналикъ В, двойнаго размѣренія, по африканской части; если понадобится, углубятъ каналікъ А, и затѣмъ, остальную землю въ предѣлѣ истиннаго канала, поднимутъ паровыми черпаками или драгами; работа, какъ видно, сложна, требуетъ времени и капитала.

Каналикъ соленой воды, красивою полосою спускается къ озерамъ; палящія лучи солнца, согревающіе пески до раскаленія, кипятятъ этотъ бассейнъ морской воды такъ, что слон соли плаваютъ по поверхности. Я взялъ лодку, и два феллаха молчаливо волокли ее по спокойной водѣ новорожденнаго водянаго сообщенія. Если бы подобный путь пришлось совершить челоуѣку съ поэтическимъ настроеніемъ, то и онъ, при видѣ грустной картины песковъ и насыпей, не нашелъ бы ничего отраднаго въ этой мертвенной обстановкѣ. Каналикъ пролегаетъ по пустынѣ, кое-гдѣ покрытой кустарникомъ, полусасыпаннымъ песками, и большими песчаными грядами. Волнистый песокъ, производящій наносы, заставляетъ сомнѣваться въ долговѣчности работъ. Это предположеніе еще больше утверждается и заставляетъ бояться за каналікъ, если взглянешь на азіатскую сторону, наполненную обширными насыпями и желтыми;

песчаными горами, которыя вѣроятно образовались вслѣдствіе наносовъ. Инженеры, которымъ я выразилъ свое предположеніе, отвергаютъ подобное препятствіе, забывъ самое происхожденіе степи на плодородной землѣ израильтянъ. Я осматривалъ слѣды лагеря, поставленнаго четыре года тому назадъ для иностранной комисіи, и дѣйствительно, здѣсь незамѣтно наносовъ. На протяженіи шести верстъ, каналикъ идетъ по мелководному озеру Баллахъ и защищенъ трех-футовыми плотинами. Степь здѣсь теряетъ кустарникъ, и почва ея песчано-волосяная. Къ западу—озеро Баллахъ покрыто на 2 ф. водою, а вся восточная его часть обнажила дно съ густымъ иломъ. Въ этомъ мѣстѣ работа прорытія каналика, на три фута глубины, представляла большое затрудненіе; арабы работали до истощенія и руками вынимали илъ, не видя пользы въ лопатахъ. Паровыя драги принесли бы явную пользу, но, къ сожалѣнію, общество не обладаетъ ими, хотя и занимается ихъ усовершенствованіемъ и приспособленіемъ къ скорой и естественной работѣ. У восточной части озера идетъ по песчаной степи большая сирійско-арабійская дорога; по ней двигаются караваны, немного оживляющіе степь; массивные колокольчики ихъ издають рѣдкіе, погребальные звуки. Вообще весь путь по каналу напоминаетъ только что оставленную мною мѣстность. Какъ тамъ, такъ и здѣсь, метеорологическія условія весьма вредны для здоровья. Черезъ четыре часа, меня доставили на станцію Кантара, около древнихъ египетскихъ развалинъ. Станція эта лежитъ въ 40 верстахъ отъ Портъ-Саида, и состоитъ изъ роскошныхъ зданій, построенныхъ (на материкѣ, между озерами: Баллахъ и Манзалегъ), изъ древняго кирпича, съ гранитными фундаментами изъ египетскихъ гробницъ. Соединивъ искусство потомковъ Іакова — выдѣлывать кирпичъ, съ усовершенствованною архитектурою настоящаго вѣка, компанія положила начало красивенькому городку, расположенному на азіатской части канала, недалеко отъ большой дороги каравановъ. Со временемъ, когда каналъ будетъ готовъ, Кантара будетъ имѣть большое значеніе, какъ городъ, лежащій при двухъ важнѣйшихъ путяхъ коммерціи.

Помѣщеніе для служащихъ европейцевъ отличное; главные надзиратели работъ роскошно живутъ въ сухихъ зданіяхъ; за то арабы, послѣ утомительной работы, помѣщаются въ перво-вѣковыхъ шалашахъ, которые сносны на порогахъ, при сухомъ воздухѣ, но между влажными озерами Баллахъ и Манзалегъ могутъ сдѣлаться причиною смертности. Впрочемъ, отеческая заботливость европейцевъ, предвидя разрушительное дѣйствіе болотъ на неукрытыхъ арабовъ, построила обширный госпиталь на возвышенномъ песча-

номъ наносѣ; такъ что въ гробницахъ праотцевъ—будутъ излечиваться арабы, пригнанные снова въ Халдейскую землю. Больница устроена хорошо и имѣетъ, какъ говорятъ, достаточныя средства для леченія. Для докторовъ работы много, особенно въ настоящіе мѣсяцы вѣтровъ и непогоды.

Вода проведена каналомъ по озеру Манзалегъ изъ древней Пелузіанской вѣтви прѣснаго канала (*). Транспортировка производится здѣсь не на верблюдахъ, а по капалику, на плотахъ и шлюпкахъ. Кантара имѣетъ плотничную и столярную мастерскую, и обширныя магазины для продовольствія арабовъ.

Вспомнивъ о главной цѣли путешествія, я пошелъ на работы; 500 арабовъ рыли каналикъ В, котораго размѣренія представлены на профилѣ и который идетъ по африканской части, въ предѣлѣ истиннаго канала. Работа только началась. Вообще можно сказать, что постройка зданій идетъ гораздо успѣшнѣе и энергичнѣе, чѣмъ прорытіе канала. На вспомогательномъ каналикѣ А возвышается паровая драга, выпуская отработанный паръ.

Проектъ прорытія морскаго канала прямо показываетъ, что драги должны занять капиталное мѣсто въ предиріятіи. Онѣ должны производить подводную операцію по всей линіи канала, углубляя его на 25 футъ. Система углубленія паровыми черпаками не должна быть затруднительна.

Не такъ давно, подъ управленіемъ Линанъ-бея, паровыми драгами сооружались три канала для принятія водъ Нила, при его разлитіи. Два изъ этихъ каналовъ, обширнаго размѣренія и съ твердо-глинистою формациею, могли бы представить неудобства для этого средства, а между тѣмъ они окончены успѣшно и безъ препятствій. Этими же драгами тулонскій рейдъ былъ успѣшно углубленъ на 9,50 метр. ниже горизонта воды, а портъ Валенція—отъ 5 до 7 метр. Эти примѣры показываютъ, что и морской каналъ можно углубить паровыми драгами; только это будетъ гигантская и дорогая работа. Къ прорытію Суэзскаго перешейка приступлено три года тому назадъ, а между тѣмъ компанія не имѣетъ еще ни одной паровой драги, работающей какъ слѣдуетъ. На вопросъ мой о причинѣ такой медленности, г. Лессепсъ отвѣчалъ, что всѣ обширныя мастерскія Портъ-Саида заняты производствомъ этихъ паровыхъ землечерпательныхъ машинъ.

Драга, въ 24 часа постоянной работы, вынимаетъ, на осно-

(*) См. карту.

ваніи вычисленія, 700 кубическихъ метровъ. Вычисливъ по нормальной профили итогъ кубическихъ метровъ въ каналѣ, получимъ приближенно 57 205 342 куб. метра; считывая, что драга работаетъ 250 сутокъ въ годъ, и положивъ, по словамъ проекта, остальные сутки на исправленія и шабаши, получимъ, что для 5 лѣтъ дѣйствія, надо обладать 19 драгами. Смотри же на вопросъ помпо чертежа и соображая ходъ дѣла по видѣнной мною драгѣ въ Кантарѣ, нельзя не сказать, что вышеприведенное вычисленіе останется не болѣе, какъ приятною надеждою. Быть можетъ, современемъ драги станутъ работать съ математическою точностію, теперь же я не нашелъ ни одной, которая бы соответствовала потребности прорытія гигантскаго канала.

Взявъ билетъ на почтовую лодку, я оставилъ Кантара утромъ. Вѣтръ до полудня дуетъ здѣсь отъ юга къ сѣверу, а послѣ полудня—обратно. Воспользовавшись попутнымъ вѣтромъ, я со скоростью 5 узловъ плылъ по каналу А, который шелъ по обмелѣвшей части озера Манзалега, защищенный высокими плотинами. Въ 5 километрахъ отъ Кантара находится на озерѣ небольшой островокъ со станціею Азпра; здѣсь вынимаютъ землю въ предѣлѣ истиннаго канала, до глубины озернаго дна. Затѣмъ, тотъ же каналъ идетъ по Манзалегу до станціи Раз-эль-эшъ, которая со всѣми зданіями помѣщена на небольшихъ насыпяхъ, поднимающихся надъ поверхностію озера. Жизнь въ этомъ болотномъ воздухѣ заслуживаетъ сожалѣнія. Двѣ паровыя драги углубляютъ каналикъ А, но съ тѣмъ же неудобствомъ и не успѣхомъ, какъ выше описано; поэтому я не оставался въ Раз-эль-эшъ и отправился далѣе по каналу А, который, на протяженіи 12 километр., идетъ по Манзалегу, на футъ покрытому водою; и затѣмъ вода въ озерѣ имѣетъ глубину въ 3 и 4 фута до Портъ-Саида, такъ что обществу пришлось не прорывать каналика А на разстояніи 5 километровъ. Озеро Манзалегъ, раскинутое на большое пространство, мелководно, такъ что небольшія барки съ трудомъ поддерживаютъ сообщеніе съ Даміеттою. На небольшой шлюпкѣ, я смѣло шелъ подъ парусомъ, правя на показавшійся городъ. Приятно было слушать раздающійся прибой Средиземнаго моря, которе издали шумѣло, какъ бы стремясь поглотить мертвыя воды озера. На разстояніи около двухъ верстъ отъ порта, между двумя плотинами, идетъ каналикъ В съ пущенною въ него водою, и впадающій въ море; отъ него влѣво, въ параллель озернаго берега, вырыта гавань.

Если Кантара, Эль-Ферданъ и Эль-Гиршъ можно назвать город-

ками, то Портъ-Сайдъ—хорошенькій городокъ. Онъ основанъ въ 1859 году и названъ такъ въ честь сайдиенской вѣтви древняго канала, проходящаго у этого мѣста.

По всему Пелузскому заливу, морской берегъ простирается на 44 версты и прорѣзывается тремя проходами, соединяющими море съ озеромъ: 1) Тинегскій проходъ, образовавшійся чрезъ Пелузианскую вѣтвь древняго канала, получившій названіе отъ древняго замка Тинегъ; 2) Ум-Фарегъ, близъ башни того же имени, построенной французами во время египетской экспедиціи, и образовавшійся отъ Танитикской вѣтви древняго канала; 3) Гемилегъ, самое главное соединеніе моря съ озеромъ, глубиною въ $3\frac{1}{2}$ фута, шириною въ 210 саж. Первые два прохода неудобны даже для барокъ.

Между проходами Тинегъ и Ум-Фарегъ, идетъ низкій берегъ, покрытый травой. Отъ Ум-Фарега на половинѣ разстоянія къ Гемилегу, морской берегъ поднимается на $3\frac{1}{2}$ фута, и весь берегъ въ Пелузскомъ заливѣ состоитъ изъ бѣлаго мелкаго песку, безъ всякаго признака ила и вязкости, какъ въ озерной части. На 120 ф. отъ прибоя, песчаный морской берегъ возвышается, образуя, во всю длину по заливу, высокій валь. Прибой доходитъ до $6\frac{1}{2}$ ф.

Вотъ общій очеркъ морскаго берега, на западной части котораго, считая отъ прохода Тинегъ, построенъ городъ. Набережная, застроенная 40 сельскими домами (главныхъ дѣателей компаніи), тянется въ параллель берегу. Здѣсь же, на высокомъ флагштокъ или мачтѣ развѣвается вице-консульскій французскій флагъ. За набережною разбросаны зданія, построенныя на 4 футовыхъ столбахъ, потому что берегъ, на которомъ стоитъ городъ, будетъ возвышенъ насыпною землею, для отдѣленія его отъ озера. Съ этой цѣлью устроена желѣзная дорога, по которой съ берега возятъ песокъ. На озерной части берега выстроены громадныя мастерскія: кузница о 50 горнахъ (въ высокомъ каменномъ зданіи); механическая и котельная, прекрасно организованныя; столярная, съ рѣзною и съ пильною машиною; обширный плотничный дворъ; два паровыхъ крана и паровой молотъ. Въ настоящее время, мастерскія окончены и начата постройка зданій для производства паровыхъ драгъ; готовы изъ нихъ теперь очищаютъ гавань: пля нацолняется въ ящики, которые посредствомъ пароваго крана ставятся на желѣзную желѣзную дорогу и отправляются на мѣсто засыпки. Вообще, вся дѣятельность въ Портъ-Сайдѣ ограничивается постройкою зданій, чисткою гавани и засыпкою материка; каналъ же въ первобытномъ состояніи идетъ на 50 верстъ къ Эл-Фердану. Кажется, employés стараются забыть о капитальной части предпріятія и не увѣренны въ

возможности окончить каналъ. Линь только загудитъ колоколъ, возбуждающій вечерній шабашъ, масса служащихъ съ восторгомъ расходится по гостиницамъ, гдѣ до этой поры бываетъ совершенно пусто, а съ окончаніемъ работъ раздается неумолкаемый шумъ, говоръ и пѣсни. Въ одномъ углу разсуждаютъ о политикѣ и предсказываютъ войну Англіи съ Америкою съ такою же радостію, съ какою представители компаніи ожидаютъ новую землечерпательную машину или вообще устраненія какой-либо преграды, останавливающей работы. Въ другомъ углу читаютъ газету *Siccle*, а подальше, подгулявшій employé запѣлъ пѣсню, сочиненную по случаю прорытія канала. Нѣсколько голосовъ подхватываютъ припѣвъ этой пѣсни, который я запомнилъ:

Perceurs et perceuses!
 Débouchons les bouteilles.
 C'est les actioners qui payent.

Въ простыхъ бир-гаузахъ, содержимыхъ мастеровыми, получившими право торговать взамѣнъ прочихъ привилегій, жуируютъ рабочіе.

По плотинѣ канала В, я дошелъ до залива, въ который на версту вдалась пристань, устроенная на желѣзныхъ сваяхъ и снабженная кранами для выгрузки и нагрузки судовъ. Грузы отправляются въ Портъ-Саидъ по желѣзной дорогѣ. Узкое пространство земли отдѣляетъ бушующее море отъ вѣчно тихаго Манзалегга. Волны залива, сливаясь въ одинъ громадный валъ, ударяются о берегъ и оставляютъ на немъ бѣлую пѣну. На рейдѣ, на 2 миліа отъ порта, стояли суда. Рейдъ открытъ съ двухъ сторонъ, отъ NW и NO—румбы вѣтровъ, дующихъ здѣсь преимущественно зимою. Вообще, этотъ заливъ мало знакомъ мореплавателямъ; суда, идущія въ Бейрутъ и въ Яффу, заходятъ сюда только въ крайности, стараясь, по возможности, избѣгнуть непривѣтливаго рейда.

Берегъ отлогъ; линія наибольшей покатости находится въ 18 верстахъ на NW отъ Ум-Фарега. Глубина 25 футъ находится въ 1258 саж. отъ берега; самая незначительная глубина—противъ развалинъ древняго города Пелузы. Суда должны становиться между Гемилегомъ и Ум-Фарегомъ, чтобы быть близъ берега, но тогда они не защищены отъ NW и NO; впрочемъ, въ случаѣ вѣтра, легко оставить рейдъ. Въ глубинѣ залива, или среди рейда, становиться нельзя, потому что здѣсь, на большомъ разстояніи отъ берега, только 25 фут. глубины.

При свѣжѣмъ NO, удобно стоять у Даміэтты, что и дѣлаютъ суда, не воспользовавшіяся входомъ въ Ниль; при NW же надо удалиться.

На глубинѣ 24 и 36 футъ, находится мелкій песокъ, а иль встрѣчается участками. Глубже 36 футъ, грунтъ всегда иль. Грунтъ, по словамъ г. Ляессу, хорошъ и надеженъ для якорей; г. Ляессу, для опыта, ночью, при крѣпчайшемъ вѣтрѣ, перемѣнялъ мѣста и вездѣ якорь держался хорошо. Дрейфъ не опасенъ, и можно травить желаемое количество цѣпи.

Господствующіе вѣтры въ Пелузскомъ заливѣ NO и NW. Въ хорошую погоду дуетъ легкій вѣтерокъ отъ SO или NW; тогда зѣбъ идетъ отъ Сирійскихъ горъ въ глубь залива. При свѣжемъ NW, особенно въ зимнее время, горизонтъ воды поднимается и затопляетъ берегъ, но въ эту зиму замѣчено, что затопляется лишь низменный берегъ, по азіатской части канала; на этомъ основаніи, арабская деревня, на томъ мѣстѣ выстроенная, перенесена къ Портъ-Санду, гдѣ засыпкою поднимается земля.

Ураганы дуютъ отъ NW и NO, и крѣпки въ зимнее время. Южные вѣтры рѣдко свѣжи, и дуютъ съ берега, слѣдовательно не опасны.

Входъ на Пелузскій рейдъ освѣщенъ маякомъ у даміяттскаго выступа и огнемъ въ портъ-сандской гавани.

Итакъ, вотъ что я нашелъ въ Портъ-Сандѣ: возвышаютъ уровень земли въ городѣ; углубляютъ гавань въ озерѣ Манзалегъ, параллельно берегу; кончаютъ мастерскія для производства паровыхъ драгъ и пристань, которая вдается въ море, по мелководью рейда у берега. Перевозка груза, по станціямъ на линіи канала, производится на плотахъ и на шлюпкахъ, по прорытому вспомогательному каналу А; съ Даміяттою имѣютъ сообщеніе по озеру Манзалегъ, на баркахъ. Прѣсная вода доставляется изъ Даміятты же, тоже на баркахъ. Устроены обширные магазины для храненія провизіи; кромѣ провіанта, рабочіе могутъ получать водку, вино и другіе товары, отъ привилегированныхъ мастеровъ, которые, кромѣ торговыми этими предметами, имѣютъ право содержать трактиры, гдѣ берутъ мифологическую плату съ проѣзжаго. Вообще, здѣсь провизія продается цѣною золота.

Въ 8 часовъ вечера, на девятый день путешествія, я оставилъ Портъ-Сандъ, и пустился по озеру Манзалегу въ Даміятту. NO вѣтеръ дуетъ съ вечера, почему барка, вооруженная громаднымъ парусомъ, шла по 5 узловъ, встрѣчая частыя мели, при которыхъ арабы-барочники вооружались крючьями. Вообще, Манзалегъ не глубоководенъ; глубина его не превышаетъ 4, 5 и 6 футъ. На слѣдующій день, въ 7 часовъ утра, я прибылъ въ Даміятту и съ трудомъ нашелъ комнату въ пустомъ домѣ; въ городѣ только двѣ гостиницы, и тѣ заняты чиновниками всемірной компаніи. Ихъ здѣсь до

200 человекъ, потому что Даміэтта — центральный путь компанейской транспортировки. Г. Voisin, главный инженеръ компаніи, живетъ въ Даміэттѣ, по моему, съ большою пользою начальствуя надъ массою европейцевъ, необуздывающихъ себя въ дѣйствиномъ арабскомъ городѣ. Даміэтта принимаетъ суда, черезъ Нилъ, съ моря, и сообщается съ городомъ Саменутомъ, который желѣзною дорогою соединенъ со станціею Танта на каиро-александрійской дорогѣ, по которой я прибылъ въ Александрію.

О настоящей дѣятельности всемірной компаніи прорытія перешейка, можно сказать слѣдующее: компанія преодолѣла трудность транспортированія груза и проводки воды въ степь, гдѣ проэктированъ настоящій морской каналъ; три морскихъ пункта: Александрія, Даміэтта и Портъ-Саидъ, суть главныя точки. Изъ Александріи грузъ идетъ на станціи каиро-александрійской желѣзной дороги: Танта, Бенга и Каиръ. Изъ первой, по желѣзной дорогѣ, проведенной египетскимъ правительствомъ, грузъ отправляется въ городъ Саменутъ; изъ Саменута, по Нилу, въ Даміетту. Изъ второй, т. е. изъ Бенга, по желѣзной дорогѣ, проведенной египетскимъ же правительствомъ, отправляется въ городъ Загазигъ; отсюда, по древнему каналу Птолемея, въ долину Уаде-Томила, по которой прорѣзывается каналъ прѣсной воды; и до озера Тимсаха, а тамъ — линія истиннаго морскаго канала. Изъ Каира, по желѣзной дорогѣ, проведенной англійскою компаніею, грузъ пойдетъ въ Суэцъ, отсюда, по каналу А, когда онъ будетъ проведенъ, или на верблюдахъ — на линію главныхъ работъ.

Портъ-Саидъ имѣетъ рейдъ и пристань для судовъ, приходящихъ изъ Европы; изъ этого порта, грузъ спускается по каналу А, на мѣсто работъ. Итакъ, видно, что главное препятствіе, т. е. громадное отдаленіе перешейка отъ дорогъ Египта, преодолѣно. Теперь нѣтъ недостатка въ прѣсной водѣ, и селенія размѣщены по всей линіи канала; остается докончить транспортировочный каналъ А, каналъ прѣсной воды, а тамъ приняты за главную работу, за прорытіе морскаго канала и за срытіе двухъ покрововъ.

Думаю, что я достаточно показалъ ходъ дѣла на третій годъ работы, а для сравненія, помѣщаю нижеслѣдующее обѣщаніе г. Лессепса, данное имъ при опубликованіи привилегированнаго фирмана:

«Работы будутъ продолжаться 6 лѣтъ:

а) Въ 1-й годъ займутся прорытіемъ: вспомогательнаго канала прѣсной воды съ Нила; каналка до Суэца и проводкою воды до Пелузскаго залива. Затѣмъ, устроятъ большія каменныя зданія для жилья, желѣзныя дороги и заготовятъ необходимые инструменты въ

большомъ размѣрѣ. Въ это же время произвести торги на устройство паровыхъ землечерпательныхъ машинъ; устроить транспортировку и буксировку по вспомогательнымъ каналамъ.

Издержки 1 года можно положить приблизительно въ 12 000 000 франк.

б) Во 2-й годъ, займуться открытіемъ сообщенія между озеромъ Тимсахъ и Суэцомъ, т. е. Краснаго моря съ Средиземнымъ, черезъ Нилъ, посредствомъ барокъ. Въ этомъ же году приступать къ прорытію истиннаго морскаго канала и устройству якорнаго мѣста въ Суэцѣ, посредствомъ паровыхъ землечерп. машинъ.

Займуться обработкою земель.

Второй годъ обойдется въ 25 000 000 фр.

с) Въ 3-й годъ проведутъ вспомогательный каналъ отъ озера Тимсаха въ Пелузскій заливъ, гдѣ, при Средиземномъ морѣ, заложится портъ. Употребить всѣ средства для удобнаго входа въ Пелузскій заливъ. Будутъ продолжать работу углубленія истиннаго канала драгами.

Займуться посѣвами и вообще обработкою земель.

Операція эта обойдется въ 30 000 000 фр.

д) Въ 4-й годъ будутъ продолжаться прежнія работы, но спеціально займуться устройствомъ порта у озера Тимсаха.

Издержки дойдутъ до 33 000 000 фр.

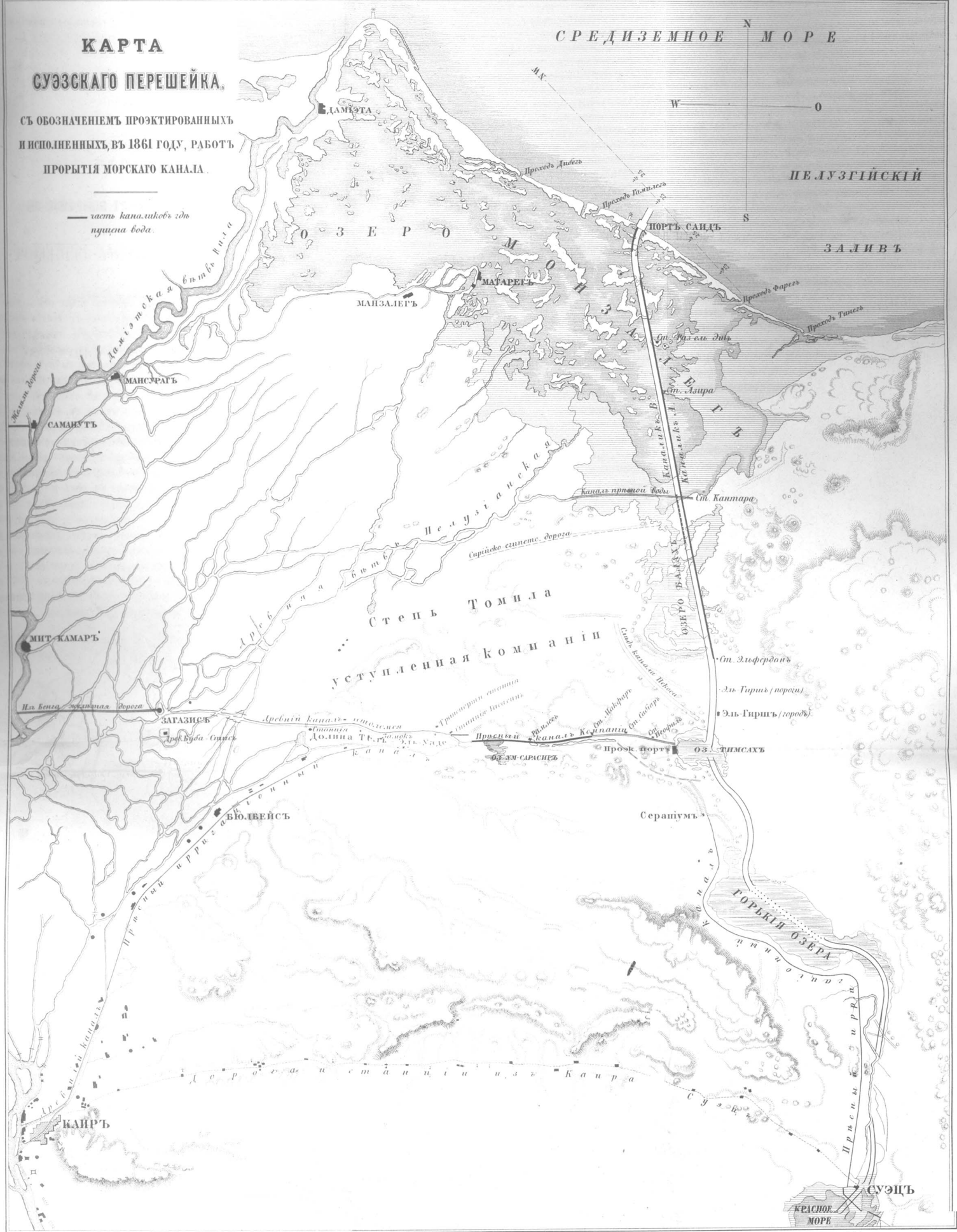
Остальные два года пойдутъ на окончаніе предпринятаго, и если положить стоимость равною предъидущимъ годамъ, то стоимость всей операціи предполагается въ 180 000 000 фр.»

Я позволяю себѣ думать, что подобное обѣщаніе дано потому только, что оно основано чисто на теоретическихъ соображеніяхъ, безъ малѣйшихъ указаній практики. Кромѣ того, оно оправдывается желаніемъ обратить вниманіе Европы на это громадное предпріятіе, и тѣмъ устранить не менѣе громадныя, политическія и другія препятствія къ его осуществленію. Самый фирманъ египетскаго вцекороля, полный уступокъ, давалъ нѣкоторое право г. Лессепсу на подобное обѣщаніе. Теперь же, когда компанія обладаетъ капиталами, когда трудное начало преодолѣно, и уже три года безостановочно производятся работы, можно не вѣрить, что морской каналъ будетъ конченъ въ шесть лѣтъ, но и нѣтъ причины отчаяваться въ возможности окончить его къ тому времени, когда наши внуки достигнутъ совершеннолѣтія, а можетъ быть и ранѣе. Противъ предположенія работъ на 1-й годъ, можно сказать, что всѣ проектированныя проводки водъ не состоялись, кромѣ одного прѣснаго канала, который идетъ изъ Птоломсева, по степи Уаде-Томила, къ озеру Тимсаху, и

то доведенъ до станціи Макфаръ. Остальное все исполнено до совершенства: зданія для европейцевъ, по всей линіи, покойны и удобны. Деревни для арабовъ устроены и зданія для мастерскихъ окончены. Желѣзныхъ дорогъ нѣтъ, транспортировка же правильно производится или на верблюдахъ, или по каналамъ и по озеру.

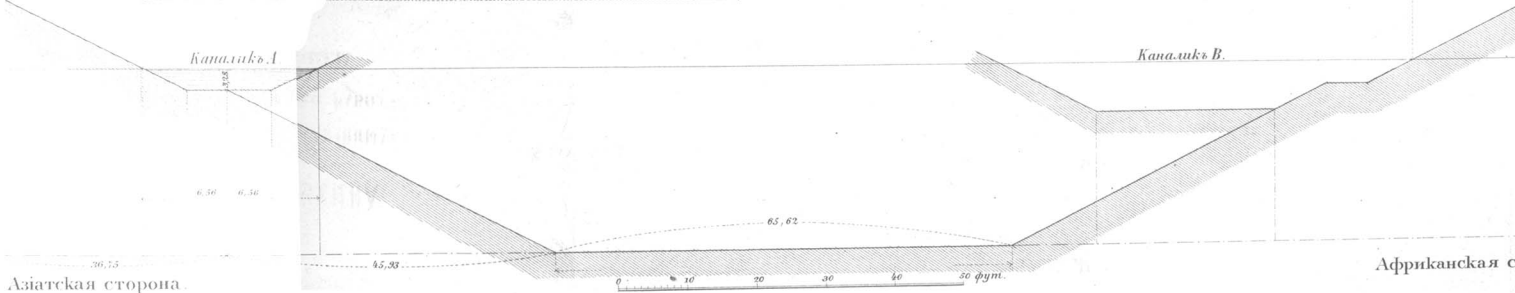
Проекты работъ втораго года оставлены на будущее время; теперь же все пространство отъ озера Тимсаха къ Суэцу представляетъ прежнюю пустыню и пески. Что касается до предположенія относительно работъ посредствомъ паровыхъ машинъ, то настоящее состояніе ихъ описано на предыдущихъ страницахъ, равно какъ и вопросъ объ обработкѣ земли. Кромѣ воздѣлыванія долины Тел-эл-Уаде, Общество ничего не обрабатываетъ.

18 февраля 1862.



НОРМАЛЬНАЯ ПРОФИЛЬ МОРСКАГО КАНАЛА И ВРЕМЕННЫХЪ КАНАЛИКОВЪ, ВЪ ФУТАХЪ.

183,74, горизонтъ средиз. моря.



Лит. Р. Гундризера

ОТВѢТЪ

НА ЗАМѢЧАНІЯ ГЛАВНАГО ПРАВЛЕНІЯ

РОССІЙСКО-АМЕРИКАНСКОЙ К^о.

Статья моя: «Что такое запускъ и промыселъ пушныхъ звѣрей въ Россійско-Американскихъ колоніяхъ», помѣщенная въ апрѣльской за 1862 годъ книжкѣ Морск. Сб., вызвала *Замѣчанія главнаго правленія Р.-А. компаніи*, напечатанныя въ іюньской книжкѣ того же журнала. Прежде чѣмъ отвѣчать на эти замѣчанія, считаю необходимымъ объяснить по какому поводу и для какой цѣли выше-названная статья моя была написана:

Вскорѣ по выходѣ въ свѣтъ январской, за текущій годъ, книжки Мор. Сб., въ которой появился «обзоръ русскихъ колоній въ Сѣв. Америкѣ», капитанъ-лейтенанта Головина, — онъ при встрѣчѣ со мною спрашивалъ меня: какое я составилъ мнѣніе объ его «обзорѣ»? На это я откровенно отвѣчалъ ему, что во многомъ не могу согласиться съ нимъ, и тутъ же пожалѣлъ, что онъ провелъ зиму въ Ситхѣ, а не на Кадьякѣ — центрѣ колоній. Затѣмъ мы условились поговорить печатно о колоніяхъ, *чтобы отъ столкновенія мнѣній, какъ онъ выразился, найти истину*. Вслѣдствіе чего статья моя о «запускѣ и промыслѣ» была доставлена въ редакцію Мор. Сб. 9 марта, а 16-го числа того же мѣсяца, какъ извѣстно читателямъ Сборника (*), скоропостижно умеръ П. Н. Головинъ. Вслѣдствіе этой внезапной кончины Павла Николаевича, статья моя потеряла, также внезапно, значеніе современнаго появленія въ свѣтъ; но какъ

(*) Мор. Сб. апрѣль 1862.

цѣль оставалась та же, «черезъ столкновеніе мнѣній найти истину», то я и не остановился печатаніемъ этой статьи, въ чемъ и не раскаиваюсь: она, какъ выше сказано, вызвала замѣчанія Главнаго правленія Россійско-Американской компаніи.

Обращаюсь къ этимъ «Замѣчаніямъ».

Говоря о морскихъ котикахъ, правленіе компаніи *почти* не расходится со мной; о словахъ спорить не для чего. Затѣмъ, коснувшись—не знаю, кстатн или не кстатн—нравственности креоловъ, правленіе присовокупляетъ: что «немѣшало бы мнѣ упомянуть, что острова Прибылова заняты компаніею *необитаемыми* и никому не принадлежащими; что охраненіе главнаго ихъ богатства (котовъ) отъ уничтоженія, и самое доведеніе оныхъ до настоящаго изобилія было дѣломъ компаніи, и что за сѣмъ остается рѣшить весьма важный вопросъ, кому передать владѣніе этимъ промысломъ, въ случаѣ упраздненія компаніи, такъ какъ изъ за одной этой статьи она оставалась въ колоніяхъ не можетъ. Для туземцевъ, неимѣющихъ парусныхъ судовъ, острова эти бесполезны, слѣдовательно, они сдѣлаются достояніемъ перваго желающаго, которымъ, конечно, будетъ нѣкто другой, какъ иностранный кнголовъ».

Кому же, хотя сколько нибудь интересующемуся нашими колоніями, неизвѣстно, что острова Прибылова *въпервые* открыты *русскими* въ 1786 году, и *необитаемыми*, и что съ того времени промышленники, тогда бывшихъ разныхъ частныхъ русско-американскихъ компаній, ежегодно приставали къ этимъ островамъ для промысла морскихъ бобровъ и котиковъ (*), что нѣкоторые изъ промышленниковъ оста-

(*) Въ «Запискахъ объ Уналашкинскомъ отдѣлѣ» показано, что въ первыя 30 лѣтъ со времени открытія, вывезено съ острововъ Прибылова болѣе 2½ милліоновъ однихъ котиковыхъ шкуръ, т. е. среднимъ числомъ около 90 тысячъ въ годъ. По такому вывозу и продолжительности времени можно судить, что и число самыхъ котиковъ приплывало къ островамъ Прибылова несравненно болѣе нынѣшняго, и конечно, всѣмъ было достаточно лежищъ на берегахъ ихъ, такъ какъ извѣстно, что морскіе коты постоянно ложатся на одни и тѣ же лежища. Непонятно, какъ же нынѣ на тѣхъ же самыхъ *островкахъ*, хотя и «размножившимся», но все же, однакожъ, далеко въ меньшемъ противъ бывалаго количествѣ, котикамъ стало тѣсно и скучно въ кормахъ... Кромѣ котиковъ имѣютъ лежища на *островкахъ* еще и сивучи, но и ихъ число въ настоящее время весьма уменьшилось, сравнительно съ первоначальнымъ. Морскихъ же бобровъ теперь здѣсь вовсе нѣтъ, а въ болѣе время, какъ гласитъ о томъ преданіе, они выходили на *островки* тысячами. Всѣ эти звѣри до прибытія русскихъ каждое лѣто жили и множились спокойно, нѣкимъ нетревожимые на островахъ Прибылова и никуда оттуда не уходили... А теперь вдругъ и ощущается даже надобность (вопреки экономиче-

вѣдись на этихъ островахъ на зиму и такимъ образомъ были *первыми временными* ихъ жителями... И въ настоящее время промышленники Р.-А. компаніи, завезенные съ Алеутскихъ острововъ, *не составляютъ* на островахъ Прибылова осѣдлое мѣстное населеніе, а суть также временные пришельцы, подобно переходному населенію Ново-Архангельска, составляющему родъ гарнизона этого производительнаго порта. Каждый изъ промышленниковъ на сказанныхъ островахъ, какъ и служащій по контракту въ Ново-Архангельскѣ, имѣютъ полное право, по истеченіи извѣстнаго времени, отправиться на родину или къ своимъ роднымъ...

Съ самаго открытія—острова Прибылова, какъ и всѣ прочіе въ нашемъ краѣ необитаемые острова, на которыхъ временно производится или не производится вовсе на пользу компаніи промыселъ пушнины, принадлежали и принадлежать, какъ извѣстно, Россіи—по праву перво-открытія, подобно всѣмъ прочимъ населеннымъ островамъ, причисляемымъ къ Русской Америкѣ... Относительно же *охраненія котиковъ отъ уничтоженія*, на островахъ Прибылова, то едва ли найдется хотя одинъ человѣкъ изъ знающихъ колоній, который не признаетъ дѣйствительную пользу для нашего края, а слѣдовательно и всей важности заслуги передъ правительствомъ, принесенную Россійско-Американскою компаніей: «охраненіемъ котовъ отъ уничтоженія и доведеніемъ оныхъ до настоящаго изобилія». Безъ распоряженія компаніи и неуклоннаго исполненія правилъ, основанныхъ на многолѣтнемъ наблюденіи и ясно изложенныхъ въ «Запискахъ объ Уналашкинскомъ отдѣлѣ», само собою разумѣется, что всѣ «вычисленія» о приплодѣ котиковъ были бы мертвою цифрой. Это понятно каждому, и никакое, слѣдовательно, напоминаніе или возраженіе о томъ, «что это было дѣло компаніи», не могли имѣть въ статьѣ моей мѣста даже и въ такомъ случаѣ, когда бы первоначальное распоряженіе компаніи по этой операціи прямо простекло единственно изъ видовъ собственной ея пользы...

«Весьма важный вопросъ, кому передать владѣніе промысломъ котиковъ въ случаѣ упраздненія компаніи», разрѣшается, по мнѣнію моему, самъ собой. Находясь значительно въ сторонѣ отъ Алеутской гряды—никогда неимѣвшіе жителей, ни коренныхъ, ни осѣдло-поселенныхъ и оставшіеся до русскихъ никому неизвѣст-

скаго расчета) усилить, *года на три(?)*, промыселъ котиковъ «единственно изъ опасенія, чтобы отъ тѣсноты дефицита и скудости корма, для постоянно возрастающаго количества, коты не были вынуждены удалиться къ сѣверу, гдѣ они неизбежно сдѣлаются достояніемъ китолововъ» (опять таки китолововъ?).

ными, острова Прибылова неоспоримо, по своему уединенному географическому положенію во внутреннемъ Беринговомъ морѣ, ограниченномъ русскими берегами, составляютъ *общую* принадлежность Россійско-Американскихъ колоній. Главное и вѣрное богатство этихъ острововъ (морскіе коты), по всей справедливости, должно быть употреблено на покрытіе расходовъ правительства, въ случаѣ, если оно признаетъ своевременнымъ принять, по истеченіи привилегій Россійско-Американской компании, въ свое непосредственное вѣдѣніе весь нашъ край. При этомъ позволяю себѣ сказать, что нѣтъ никакого сомнѣнія, что это немаловажное американское владѣніе Россіи приметъ, въ недалекомъ будущемъ, силою времени, свое надлежащее политическое значеніе для государства. Обладая превосходными гаванями и въ южной своей части непрерывающеюся навигаціею, имѣя богатства—извѣстныя и неизвѣстныя, но присутствіе которыхъ болѣе чѣмъ вѣроятно,—такая приморская страна и при такихъ условіяхъ для промышленности не должна и не можетъ долго оставаться въ застоѣ, въ особенности въ виду такихъ громадныхъ событій, какія совершаются въ сосѣдствѣ ея: съ одной стороны—изумительные успѣхи гражданственности въ Калифорніи, а съ другой, настоящее устройство въ приморской области Восточной Сибири, въ самомъ началѣ своемъ уже знаменательное... Не говорю о справедливости, слѣдуемой и ожидаемой себѣ покорными туземцами-христіанами, которымъ на своей родинѣ естественно желать быть гражданами-собственниками; они, въ томъ нѣтъ сомнѣнія, не будутъ оставлены правительствомъ безъ вниманія; за нихъ и въ пользу ихъ духъ современнаго гражданскаго законодательства въ имперіи... Гражданская реформа для благоустройства страны нашей, конечно, вначалѣ коснется креоловъ и алеутовъ, какъ христіанскихъ подданныхъ Россіи и какъ поморцевъ въ этой странѣ. Тогда торговля съ независимыми пока народами, обитающими внутри территоріи, дастъ, при благодѣтельномъ содѣйствіи правительства, всегда стоящемъ впереди и руководящемъ всѣми общепользными предпріятіями, возможность завести *общественныя* мореходныя суда, какъ первую потребность, необходимую для существованія и развитія приморской колоніи. Такое содѣйствіе правительства, вѣрно обезпеченное средствами края, послужитъ *дѣйствительнымъ* основаніемъ нашей цивилизаціи съ лучшими и несомнѣнными надеждами на будущее, въ отношеніяхъ нравственномъ и матеріальномъ. Рѣшеніе этого вопроса, столь животрепещущаго, современнаго, смѣю полагать, важнѣе для края и государства, чѣмъ вопросъ и забота о передачѣ владѣнія промысломъ котиковъ и проч....

Переходя къ морскимъ бобрамъ, правленіе К°. замѣчаетъ, «что если я признаю, что замѣчанія преосвященнаго Иннокентія составлены имъ по рассказамъ алеутовъ и оправдались относительно морскихъ котовъ, отчего же замѣчанія эти я отвергаю (?) относительно морскихъ бобровъ»?.. И, въ опроверженіе моего *простаго* разсужденія приводить «факты»:

«У острова Мѣднаго никогда не было морскихъ бобровъ, но съ 1854 года ихъ замѣчено нѣсколько штукъ». Что же означаетъ это неожиданное появленіе «никогда» небывалыхъ, у названнаго острова, морскихъ бобровъ? Не то ли, что этотъ родъ морскаго звѣря имѣетъ способность переходить съ одного мѣста на другое, даже на невѣдомое прежде ему кормовище, и переплывать такое значительное разстояніе, какъ напр. «отъ мыса Лопатки или съ острова Шумшу» до остр. Мѣднаго (ближайшіе къ нему, на восточномъ берегу Камчатки, мысы: Камчатскій и Кропоцкій, у которыхъ также иногда появляются бобры).

«У острова Шумшу и всѣхъ Курильскихъ, гдѣ не было введено (*) систематическаго порядка промысла, бобры почти перевелись». Такое явленіе у восточнаго берега Камчатки и у Курильскихъ острововъ случалось не одинъ разъ: морскіе бобры приходили и отшатывались. Въ доказательство же приведу и я фактъ.

Послѣ долгаго промежутка времени была вновь высажена на Курильскій островъ Урупъ, около 1830 года, компанейская промысловая партія алеутовъ. На слѣдующій годъ успѣхъ промысла, у этого острова, превзошелъ всякое ожиданіе. А между тѣмъ, прежнія промысловыя партіи сняты были съ Курильскихъ острововъ именно потому, что около нихъ совсѣмъ не стало водиться морскихъ бобровъ. Откуда же послѣ продолжительнаго отсутствія появились опять эти бобры? Гдѣ они находились?.. Такъ точно и у острова Шумшу и у береговъ Камчатки: бобры періодически появляются и исчезаютъ. Такъ, *вѣроятно*, еще случится и повторится не одинъ разъ... Но, не имѣютъ ли — кромѣ испуга и истребленія промышлен-

(*) Нельзя не спросить: «почему же не введенъ систематическій порядокъ» по крайней мѣрѣ, у остр. *Урупа*, на которомъ нѣтъ туземныхъ жителей, а временно живетъ только одна завезенная туда изъ колоній партія алеутовъ въ полной зависимости отъ управляющаго островомъ, — если отъ этого порядка главнѣйше зависить сохраненіе морскихъ бобровъ. Курильскіе острова находятся въ точно такой же зависимости отъ Р.-А. компаніи, какъ и колоніи. Стоитъ только приказъ ввести порядокъ. Это тѣмъ болѣе поразительно, что достоинство шерсти курильскихъ бобровъ цѣнится выше кадыкскихъ и даже алеутскихъ морскихъ бобровъ... Далѣе еще увидимъ изъ словъ самого же правленія, что даже и въ Атхинскомъ управленіи не производилась правильная ловля морскихъ бобровъ....

никами—на это временное, отъ Курильскихъ острововъ и камчатскихъ береговъ, исчезновеніе морскихъ бобровъ, умныхъ и осторожныхъ, ещё вліяніе и случающіеся нѣрѣдко въ Камчаткѣ и въ Курилахъ землетрясенія и въ особенности, удушливый смрадный дымъ и сажа, иногда наносимые далеко отъ береговъ въ море, изъ кратеровъ огнедышащихъ горъ, многочисленныхъ, относительно пространства, на Камчаткѣ и на Курильскихъ островахъ? Въ доказательство же, что вулканическая сажа, наносимая даже за 100 верстъ, гибельна для грубаго и неопрытнаго животнаго, а не только для бобра, привожу слѣдующій замѣчательный случай и, кстати, другія свѣдѣнія.

* *Чернобурыи* островъ (одинъ изъ Аляскинскихъ)..... есть длинный и низкій островъ, изобилующій разнаго рода, употребляемыми въ пищу, кореньями. По этой причинѣ, въ 1823 году, на него были завезены свиньи въ одной парѣ, и чрезъ три года, ихъ видно было до сотни; но въ зиму 1827 года всѣ безъ остатка онѣ погибли, сколько отъ унимакской сажки, столько же и болѣе отъ морозу (*)...

Появленіе морскихъ бобровъ у Алеутскихъ острововъ иногда осенью и даже зимою (если же въ половинѣ февраля, какъ далѣе увидимъ, то это и немудрено) объясняется случайностями. Капитанъ Литке говоритъ: «Образъ ловли бобровъ въ морѣ стрѣлками описанъ подробно многими путешественниками. На *Андреяновскихъ* островахъ ловятъ ихъ сверхъ того сѣтями; сіе преимущественно осенью и въ бурное время, *когда бобры ищутъ укрытій между каменьями* (**).

Въ «Запискахъ объ Уналашкинскомъ отдѣлѣ» (ч. II, стр. 341 и 342) объясняется: «Бобры не могутъ или, лучше сказать, не хотятъ жить тамъ, гдѣ ихъ беспокоятъ люди; стоятъ только побывать на лежбищахъ (?) бобровъ и оставить малѣйшій признакъ своего посѣщенія, и бобры тотчасъ начнутъ искать себѣ другаго убѣжища, и оттого алеуты, при промыслѣ бобровъ, такую наблюдаютъ осторожность, что, будучи за нѣсколько десятковъ верстъ отъ береговъ моря, не позволяютъ даже плевать на воду.»

«Въ *прежнее* время, бобры, водились вездѣ и часто лежали на берегахъ, большими стадами, особливо на одномъ изъ острововъ Прибылова; но *нынѣ* (въ 1840 г.) тамъ нѣтъ совсѣмъ, и по *всему* Уналашкинскому отдѣлу *нѣтъ ни одного мѣста*, гдѣ бы лежали бобры. Они водятся *нынѣ* только *вдами* отъ береговъ, на мѣстахъ

(*) Записки объ островахъ Уналашкинскаго отдѣла, ч. I. стр. 250.

(**) Матер. для Ист. рус. насел. по бер. Вост. ок. Выпускъ 4, стр. 163.

неглубокихъ и особенно такихъ, гдѣ вырастаетъ морская капуста. На берега же они выходятъ только въ жестокой вѣтръ, зимою, и то не иначе какъ на мѣста, болѣе недоступныя для человѣка; случается, что подходятъ къ берегамъ и лѣтомъ, но только на самой утренней зарѣ, для снисканія пищи. Днемъ же, въ хорошую погоду и на самыхъ безопаснѣйшихъ для нихъ мѣстахъ, не найти ни одного бобра.»

«Въ Атхинскомъ отдѣлѣ есть извѣстныя мѣста, гдѣ водятся и плодятся бобры, но въ здѣшнемъ отдѣлѣ нѣтъ совсѣмъ такихъ мѣстъ; а между бобрами: здѣшними, курильскими, атхинскими и калифорнскими, есть большая разница въ шерсти. И потому, если бобры, точно какъ и всѣ водоземные, родятъ на землѣ, то спрашивается, гдѣ плодятся бобры, тѣ, кои водятся около береговъ Уналашкинскаго отдѣла? Если на водѣ, то почему же они водятся преимущественно около южныхъ береговъ и въ тамошнемъ морѣ, тогда какъ въ прежнее время, они болѣе были въ сѣверномъ? Для бобровъ, водящихся около Умнака, алеуты назначаютъ островъ (неизвѣстный) недалеко отъ Уналашки, на полдень..... Но откуда проходятъ бобры на Саннахъ, и особенно зимою въ бурное время? весьма вѣроятно оттуда же, откуда коты и сивучи, т. е. съ *мысъ, еще неизвѣстныхъ*».

Въ дополненіе къ этой длинной, но необходимой выпискѣ, заимствующую еще изъ тѣхъ же «Записокъ» (ч. I, стр. 314) слѣдующее: «Здѣсь надобно прибавить то, что во всемъ Уналашкинскомъ отдѣлѣ нѣтъ мѣста, гдѣ бы плодились морскіе бобры, такъ, какъ они плодятся въ Атхинскомъ отдѣлѣ; но здѣсь обыкновенно они приходятъ къ извѣстнымъ мѣстамъ и всегда отъ полдня. Но откуда? это также загадка. Но что они приходятъ не съ Атхи, это доказываетъ ихъ шерсть.»

Послѣ этихъ выписокъ и всего выше сказаннаго правленіемъ, нельзя безъ удивленія читать далѣе въ его «Замѣткахъ», что: «въ Атхинскомъ управленіи, гдѣ количество бобровъ значительно уменьшилось, сдѣланный запускъ чрезъ два года уже показалъ свой успѣхъ.» «Въ *остальныхъ* же мѣстахъ, гдѣ ловля морскихъ бобровъ производится *правильно, опытно*, продолжавшійся свыше 20 лѣтъ, доказалъ, что добываемое количество, хотя и измѣняется, но это бываетъ *только отъ состоянія погодъ*, болѣе или менѣе способствующихъ къ выѣздамъ партій; по 5 лѣтней сложности, *среднее* количество *остается почти неизмѣннымъ*.»

Спрашивается: неужели, въ Атхинскомъ управленіи, единственномъ во всѣхъ колоніяхъ, гдѣ, какъ утверждаютъ (самъ я въ колоніяхъ ни отъ кого не слышалъ), есть мѣста, на которыхъ «во-

дятся и плодятся бобры», не былъ «введенъ систематическій порядокъ промысла», именно тамъ, гдѣ только и можно дѣлать надъ морскими бобрами наблюденія, на основаніи которыхъ съ расчетомъ и увѣренностію производить опыты? Что же послѣ этого значить вообще «запускъ», когда онъ, при несистематическомъ промыслѣ дѣйствителенъ для бобровъ Атхинскаго управленія и въ то же время не дѣйствителенъ въ Курилахъ, гдѣ тою же компаніей производится промыселъ морскихъ бобровъ? Казалось бы, слѣдовало при одномъ и томъ же хозяйствѣ принять и правила, или одинакія повсюду, или сообразныя съ мѣстными условіями въ разныхъ частяхъ колоній, но во всякомъ случаѣ *положительныя* правила, въ видахъ охраненія звѣря отъ истребленія, если хозяйство ведется систематическимъ порядкомъ... Но, далѣе...

Въ Кадьякскомъ отдѣлѣ, такъ же точно какъ и въ Уналашкинскомъ, *никто не знаетъ*, гдѣ плодятся морскіе бобры. А потому, слѣдовательно, и здѣшніе бобры, подобно бобрамъ уналашкинскимъ, куда же нибудь уходятъ плодиться?.. Уже одно это неизвѣстное обстоятельство достаточно для того, чтобы сказать съ увѣренностію, что *морскіе бобры не постоянно круглый годъ водятся на извѣстныхъ промысловыхъ мѣстахъ*, при берегахъ Русской Америки, а появляются около нихъ лишь временно, въ одну и ту же извѣстную часть года. Кромѣ того, другое немаловажное обстоятельство убѣждаетъ въ томъ же: это самый кормъ ихъ. Извѣстно, что морскіе бобры питаются морскою капустою (не всякою, однакожъ) и ракушками (также не всякими). Какъ произрастеніе—морская капуста, подобно всякому другому растенію въ умѣренномъ климатѣ, вянетъ къ осени и дѣлается негодною на пищу морскимъ звѣрямъ, почти вся исчезаетъ къ зимѣ и потомъ весной вновь вырастаетъ, подвергаясь иногда и случайности—большему или меньшему урожаю. Ракушки въ лѣтніе мѣсяцы, въ названіе которыхъ не входитъ буква р, бываютъ, большею частію, ядовитыя и вредныя для пищи; осенью же черепокочныхъ остается вообще неизобильно; лишь къ исходу зимы появляются новыя ракушки, но самыя мелкія, непитательныя, что и естественно. И только съ началомъ весны и до лѣта безвредныхъ ракушекъ, годныхъ для пищи, находятъ достаточно. И, наконецъ, въ третьихъ, почему же прочія водоземныя животныя, водящіяся въ колоніяхъ, напр. *коты, сивучи, нерты и моржи*, съ исходомъ лѣта ежегодно, мало-по-малу, отходятъ отъ береговъ, куда—неизвѣстно. Правда, до глубокой осени остаются и изъ нихъ кое-гдѣ въ заливахъ и при берегахъ въ весьма небольшомъ числѣ нѣсколько амфибій, что равнымъ образомъ замѣчается и въ перелетныхъ птицахъ и въ періодически идущихъ съ моря въ рѣчки

рыбахъ; однакожъ изъ того, что у всѣхъ у нихъ есть отсталые поздно осенью, и передовые рано весною, не выводится заключеніе, что всѣ эти амфибіи, птицы и рыбы водятся въ нашемъ краѣ *круглый* годъ. Такъ точно *нѣтъ вѣрнаго основанія* утверждать то же и о морскихъ бобрахъ, что они никогда не оставляютъ нашихъ береговъ, тѣмъ болѣе, когда незнаемъ, гдѣ они плодятся и чѣмъ питаются зимой, и что они не составляютъ исключенія въ общемъ порядкѣ жизни другихъ водоземныхъ звѣрей, каждую осень удаляющихся отъ береговъ.

...Я не удоставлялъ «о томъ, что морскіе бобры перекочевываютъ съ мѣстъ, оскудѣвшихъ кормомъ», но только сдѣлалъ вопросъ: *не одни ли и тѣ же бобры перекочевали, такъ сказать, на это новое мѣсто?* И тутъ же заявилъ, что это вопросъ *нерешенный*. Откуда же могли взятъ положительные рассказы о такой перекочевкѣ бобровъ?... Но вопросы о томъ я слышалъ въ колоніяхъ, слышу и теперь ихъ здѣсь, въ Петербургѣ, разумѣется, въ обоихъ случаяхъ только отъ такихъ лицъ, которые желаютъ знать повѣрнѣе о жизни морскихъ бобровъ, промышляемыхъ въ Русской Америкѣ, и шкуры которыхъ вывозятся въ Россію. Того же, что «положительно извѣстно, что бобры находятся каждый (а не *круглый*) годъ на однихъ и тѣхъ же мѣстахъ» не отрицалъ и я, сказавъ, что *опытные морскіе промышленники уже заранее знаютъ, что въ будущемъ мѣстѣ на этомъ мѣстѣ (кормовищѣ) или банкъ мало или даже и вовсе не будетъ зря, и предсказываютъ появленіе его въ большемъ количествѣ на другомъ извѣстномъ мѣстѣ*. Слѣдовательно, вопросъ мой о вѣроятной возможности перекочевки морскихъ бобровъ съ мѣстъ, оскудѣвшихъ кормомъ, все-таки остается вопросомъ, какъ о временномъ передвиженіи бобровъ по сказанной только причинѣ, а не объ оставленіи ими *вовсе* прежнихъ мѣстъ, «отъ причиненнаго имъ истуга... или, какъ это случилось въ Кенайскомъ заливѣ, отъ сосѣдства разработки каменноугольныхъ копей», чему и подлежало быть неизбѣжно тамъ, гдѣ новые прибрежные жители не могутъ обойтись безъ дыма.

Что морскіе бобры въ началѣ (а не въ концѣ) іюля начинаютъ покидать наши берега, узналъ я въ первый разъ о томъ чрезъ слѣдующій непріятный для меня случай. Это было въ 1837 году. Мнѣ было поручено снятъ 10 іюля съ острова Укамока промысловую партію и перевести на ввѣренной мнѣ шкунѣ къ о. Кадьяку, куда и спустить ее, по возможности, на берегъ. Прийдя въ назначенное число къ Укамоку, я былъ изумленъ извѣстіемъ, что часть партіи, незахотѣвшей ожидать прибытія судна, уже съ недѣлю какъ

отправилась съ Укамока на Кадьякъ, рѣшась на смѣлый перегребъ на байдаркахъ чрезъ открытый океанскій проливъ, шириною въ 50 миль, между небольшими островами Укамокомъ и ближайшимъ къ нему въ Кадьякскомъ архипелагѣ, Тугидакомъ. На первый вопросъ мой, сдѣланный партовщиками: почему, при столь благоприятныхъ обстоятельствахъ, когда можно рѣшиться перевалить на байдаркахъ черезъ широкій проливъ, они не продолжали промыселъ, — всѣ единогласно отвѣчали мнѣ, что бобръ *ушелъ*, отшатился и болѣе его въ нынѣшній годъ *не появится*. Озабоченный самовольствомъ промышленниковъ, я долженъ былъ рѣшиться зайти въ Трехъ-Святительскую гавань, на Кадьякъ, чтобы узнать объ участи смѣльчаковъ, такъ какъ благополучная доставка партіи лежала на моей личной отвѣтственности. Управлявшій тогда трехъ-святительскою артелью, креоль Панфиловъ, опытный бобровый промышленникъ и партвщикъ, подтвердилъ мнѣ сказанное партовщиками о бобрахъ, при-совокупивъ, что если видятъ во второй половинѣ лѣта и осенью морскихъ бобровъ, то это *отсталые, особняки, шатуны* — какъ онъ выразился. Отъ него же и отъ другихъ промышленниковъ я узналъ, что морскіе бобры начинаютъ появляться въ Кадьякскомъ отдѣлѣ съ половины февраля мѣсяца, вмѣстѣ съ наступленіемъ времени оживленія морской травы и появленія ракушекъ.

Затѣмъ изъ указанныхъ Главнымъ правленіемъ К^о цѣлей, для которыхъ, *«собственно по распоряженію колониальнаго начальства оканчивается промыселъ бобровъ»*, не могу выполнѣ согласиться со слѣдующими:

«б) ...Съ августа и до половины сентября бываетъ самый обильный ходъ рыбы и лучшее время для ловли птицъ.» Совершенно справедливо относительно птицъ, но не для запасенія рыбы. Съ августа почти всегда наступаетъ сырая, холодноватая погода; тогда нигдѣ во всѣхъ мѣстахъ колоній, въ остающееся короткое время лѣта, невозможно, при такой погодѣ, засушить какъ должно и въ достаточномъ количествѣ на всю зиму, *юколу*, единственный способъ запасенія въ прокъ рыбы, употребляемый алеутами. Они не любятъ соленой рыбы и потому ее никогда не солятъ; также не въ обычаѣ у нихъ коптить рыбу, какъ это дѣлаютъ колюжи... Сколько мнѣ извѣстно, съ августа мѣсяца. въ другихъ мѣстахъ колоній идетъ рыбы менѣе, чѣмъ въ іюнѣ и въ іюлѣ, напримѣръ въ Ситхѣ: изъ періодическихъ рыбъ — *горбуша*, въ августѣ, уже бываетъ излощала (?); *красной рыбы* становится менѣе, чѣмъ въ началѣ періода, *хайко* также лощаетъ, а *кижучъ* идетъ обыкновенно не въ такомъ изобиліи, какъ три первыя названныя породы рыбъ — лучшія для

юколы, какъ прочно сохраняющіяся. Можетъ быть, разность появленія по мѣстностямъ періодической рыбы, надобно отнести къ ея постепенному общему движенію, въ массѣ, отъ юга на сѣверъ.

в) Совпаденіе прибытія судна въ одно изъ децентральных мѣстъ колоніальнаго управленія, со временемъ возвращенія туда же промысловой партіи алеутовъ, отношу къ случайности, какъ это было прежде, во время 11 лѣтней службы моей собственно въ колоніяхъ, такъ и нынѣ, судя по ежегоднымъ отчетамъ Главнаго правленія К°, въ которыхъ подробно показывается: время отправленія по колоніямъ изъ Ново-Архангельска, рейсы и возвращеніе компанейскихъ судовъ.

г) «По видамъ хозяйственнымъ... промыселъ оканчивается всегда тремя выездами, а иногда ограничивается однимъ или двумя (*).» Дѣйствительнѣе и вѣрнѣе для видовъ хозяйственныхъ было бы ограничивать не число выѣздовъ, а количество улова (принимая въ расчетъ и раненыхъ) бобровъ въ каждомъ пространствѣ, обусловливаемомъ физической возможностью самаго дальняго (отъ извѣстнаго мѣста на берегу материка или острова) выѣзда, предпринимаемаго алеутами на байдаркахъ для промысла бобровъ на морѣ. Но такъ какъ никогда невозможно не только *знать* заранѣе общаго количества бобровъ, какое ихъ можетъ появиться, но и *судить* вѣрно, на самомъ мѣстѣ, сколько бобровыхъ самокъ, самцевъ и дѣтенышей собралось на избранномъ для промысла *открытомъ* пространствѣ при-

(*) Странное противорѣчіе самому себѣ. Здѣсь Главное правленіе Россійско-Американской Компаніи *утверждаетъ*, что: «по видамъ хозяйственнымъ, промыселъ морскихъ бобровъ *всегда* ограничивается тремя выездами, а иногда однимъ или двумя», а въ «Отчетѣ за 1860 годъ» той же компаніи *говорится*, что изъ двухъ унгійскихъ партій, «одна партія прожилила около острововъ Семеновскаго и Чернобураго, а другая также у ост. Саннаха, но уже по окончаніи промысла уналашкинскими алеутами.» Сколько же выѣздовъ дѣлаютъ та и другая партія, на одномъ и томъ же пространствѣ, въ одно и то же лѣто? и пр. и проч. и прочая!? Тутъ уже *дѣлается* не два выѣзда, а *высылаются* дѣльныхъ двѣ партіи, одна за другою, въ одно и то же лѣто, на одно и то же мѣсто!

...Далѣе въ томъ же «Отчетѣ» (стр. 29) говорится, что: «Не смотря на то, что промыселъ тревожитъ, такъ сказать, ежегодно бобровъ, они не удалились, въ особенности въ сосѣдствѣ острова Умнака. Испытываемое, однако же, ими безпокойство отогнало ихъ далѣе въ море, и партія алеутовъ, отправляющіяся на ловлю, *редко могутъ дѣлать болѣе двухъ выѣздовъ.*» Здѣсь ясно проглядываетъ, изъ *видовъ прибыли, сожалѣнне*, что алеуты не могутъ дѣлать *болѣе двухъ выѣздовъ, потому* что испытываемое безпокойство *отогнало* звѣря далѣе въ море. Гдѣ же лежища морскихъ бобровъ?

брежного моря, то и нельзя, слѣдовательно, соображать правильно мѣру количества возможнаго истребленія этого звѣря, а тѣмъ еще болѣе ограничиваться просто числомъ выѣздовъ на промыселъ, когда въ одинъ такой счастливый выѣздъ можно, по исчисленной неизвѣстности (что и случается, какъ видно по Атхинскому управленію), упромыслить бобровъ болѣе, чѣмъ бы слѣдовало истребить, относительно къ приплоду ихъ. Ограниченіе числа выѣздовъ полезно только въ томъ отношеніи, что менѣе распугивается звѣрь; но это всегда и безъ того соблюдается неукоризненно самими алеутами-промышленниками, которые бобровый промыселъ считают 'своею высшею специальностію и никогда въ этомъ, какъ въ природномъ и наслѣдственномъ своемъ искусствѣ, ничего заимствовали отъ другихъ—и не могли заимствовать. Алеуты также хорошо понимаютъ и то обстоятельство, что если мало появляется бобровъ на морѣ, то и бесполезенъ трудъ ихъ будетъ выѣзжать далеко въ море на промыселъ, не всегда безопасный въ случаѣ внезапной къ худшему переменѣны погоды, когда она застигнетъ промышленниковъ еще въ дальнемъ разстояніи отъ берега.

Что же касается до случаевъ, что «афогнаксіе и унгинскіе (?) поселенные креолы, а также и алеуты, иногда дозволяютъ себѣ нарушать заведенный порядокъ и выѣзжать въ одну и двѣ байдарки самовольно, на бобровыя лежища (?), гдѣ находятъ бобровъ удалившихся (вѣрнѣе, пришедшихъ во время бури, какъ выше сказано), но, не имѣя возможности промыслить ихъ стрѣлами, дѣйствуютъ противъ нихъ огнестрѣльнымъ оружіемъ», то такіе самовольные поступки, конечно рѣдкіе, *немоущіе служить* «лучшимъ доказательствомъ того, что бобры не покидаютъ своихъ притоновъ», къ сожалѣнію, должно отнести къ двумъ причинамъ: или къ преступной склонности къ *чужому* добру (въ семьѣ не безъ урода), или же вынужденное голодомъ... Къ счастію, упромышливать въ большомъ количествѣ морскаго бобра въ бурное время года рѣдко удавалось, даже и въ то прошедшее, богатое бобрами время, когда такой промыселъ, сопряженный съ опасностію жизни, считался *удамствомъ* (*). Въ настоящее же время, сверхъ того, что такой промыселъ запрещенъ, должно еще шкуру убитаго бобра сдать, во всякомъ случаѣ, въ компанейскій магазинъ, такъ какъ всѣ безъ исключенія промышленники хрістіане не имѣютъ права, по существующимъ монопольнымъ правиламъ въ колоніяхъ, никакую шкуру до-

(*) Зап. объ Унал. Отд. ч I, стр. 241.

бытаго или пушнаго звѣря употребить въ свою пользу, скрыть или сбыть ее въ другія частныя руки. Непозволительное и преступное обладаніе такимъ драгоцѣннымъ мѣхомъ частнымъ лицомъ никогда не укроется отъ бдительнаго начальства въ нашихъ небольшихъ селеніяхъ... Еще разъ нельзя не пожалѣть о такихъ несчастныхъ и презрѣнныхъ нарушителяхъ строгаго порядка.

Наконецъ, въ заключеніе своихъ доказательствъ о морскихъ бобрахъ, правленіе К^о присовокупляетъ, «что недостатокъ корма не можетъ быть причиной перекочеванія бобровъ, ибо эти же самыя мѣста питали въ прежнія времена тысячи, почему же теперь они не могутъ пропитывать сотенъ?» На это отвѣчу коротко, что *прежнія тысячи* бобровъ имѣли и притоны свои *по всему* огромному пространству береговъ Русской Америки, гдѣ также по сіе время *не измѣнились* «произрастеніе капусты и приплодъ ракушекъ», а нынѣшнія *оставшіяся*, за исчезновеніемъ почти повсюду у сказанныхъ береговъ, *сотни* морскихъ бобровъ постоянно водятся исключительно *только тамъ*, гдѣ промышляютъ ихъ *одни* алеуты—добросовѣстные мастера своего дѣла.

Упомяная о *сивучахъ и нерпахъ*, я вовсе даже и въ виду не имѣлъ указывать «на стѣсненіе, будто бы испытываемое алеутами въ до-
бываніи для себя сихъ животныхъ». Вотъ мои слова: «Къ числу морскихъ звѣрей относятся и сивучи и нерпы. Что же безъ нихъ можетъ сдѣлать для себя свободный алеутъ-гражданинъ, *если онъ не будетъ имѣть права промышлять для себя этихъ морскихъ звѣрей?*...» Сказаны мною эти слова по поводу мысли покойнаго П. Н. Головина, неопредѣленно имъ выраженной: «*предоставитъ на извѣстный, но продолжительный срокъ, Россійско-Американской К^о промыселъ морскихъ звѣрей въ тѣхъ мѣстахъ, въ которыхъ она до сего времени ихъ производила*». Гдѣ же тутъ «намекъ», и притомъ «ясный» на стѣсненіе *въ настоящемъ*, когда говорится о *будущемъ* времени? Кому непонятно, что при существующемъ управленіи колоніями, прямая польза и выгода Россійско-Американской компаніи (безъ которыхъ существованіе компаніи было бы безцѣльно) требуютъ отъ нея самой попеченія, чтобы у морскихъ промышленниковъ-алеутовъ всегда были въ исправности байдарки и промысловыя принадлежности?... Здѣсь о настоящемъ порядкѣ и забывать было нечего—оно иначе и быть не можетъ... А о будущемъ, послѣ предположенія покойнаго П. Н. Головина, нельзя было не спросить его. Тутъ, кстати, вошли въ вопросъ, какъ морскіе звѣри,—и китъ и моржъ...

На объясненіе правленія К^о о китовой промышленности ограничусь тѣмъ же вышеизложеннымъ отвѣтомъ о сивучахъ, не вводя другихъ

подробностей, какія можно было бы еще сказать по поводу опаснѣйшаго китоваго промысла, остающагося у алеутовъ все еще въ первобытномъ младенческомъ состояніи... Совсѣмъ другое дѣло о моржѣ. Здѣсь я долженъ дать объясненіе на сказанное правленіемъ, — какъ въ опроверженіе описанія моего, собственно *объ опасности и трудности* моржеваго промысла, такъ и о прочемъ, къ тому присовокупленномъ.

«Этотъ промыселъ (моржевыѣ) былъ не обязательный, а произвольный» (*), говоритъ правленіе К°. Но мнѣ случилось быть на остр. Унгѣ чегыре раза и тамъ, по обязанности и по любопытству, вдоволь наслушаться объ опасности и трудности невыгоднаго для унгинскихъ алеутовъ моржеваго промысла, который считали они обязательнымъ. Сверхъ того, въ 1840 году мнѣ было поручено удостовѣриться: *для удобнаго полученія моржевой кости и китоваго уса съ N берега Аляски не представляетъ-ли гавань «Моллера» къ тому возможность?»* (**) Но встрѣченный еще далеко отъ самой гавани, находящейся въ вершинѣ залива того же имени, не широкій баръ, глубиною въ 6 футъ, преграждающій поперекъ весь фарватеръ, — за-

(*) Это замѣчаніе правленія компаніи начинается такъ: «5) *Моржѣ*. Изъ сказаннаго г. Кашеваровымъ объ этомъ звѣрѣ вѣрно только то, что онъ *промышлялся* до 1846 года живущими на полуостровѣ Аляскѣ туземцами, для кыльковъ, которые обращались въ продажу». Но въ отчетѣ Россійско-Американской компаніи за 1860 годъ (стр. 31), говорится: «Моржевыѣ зубъ *промышляется* (сказано въ настоящемъ времени) алеутами острова Уни, въ заливѣ «Моллера», гдѣ находится главный притонъ моржей. Сверхъ того, нѣкоторое количество зуба покупается на рѣкѣ Нушагакъ (впадающей въ заливъ Бристоль) отъ туземцевъ, но по незначительности таковаго приобрѣтенія въ этомъ мѣстѣ, *сдѣлано* главнымъ правителемъ *распоряженіе о посылкѣ*, для усиленія онаго въ лѣтнее время, байдары по окрестнымъ берегамъ рѣки Нушагакъ и въ заливъ (?) (проливъ) Гагемейстера». Слѣдовательно, по словамъ «отчета», унгинскіе алеуты все еще *продолжаютъ* (покрайней мѣрѣ продолжали до 1860 года) *промышлять* моржевыѣ зубъ въ заливѣ Моллера. Слѣдовательно, «Замѣчанія» опять противорѣчатъ «отчету Россійско-Американской компаніи за 1860 годъ» — самому послѣднему изъ ежегодно представляемыхъ акціонерамъ компаніи... Замѣчу при этомъ, что *собираютъ* моржевыѣ зубъ на берегу открытаго моря, залива или пролива, на которомъ часто бываетъ *бурунство*, повсѣгда можно удачно потому, что случайно потерянные моржами кылки, если бурунами и выбрасываетъ на берегъ, то тѣ же самые буруны безпрестаннымъ дѣйствіемъ своего наката и отката замываютъ ихъ въ песокъ, въ дресвъ или галькѣ, изъ которыхъ состоятъ берега Бристольскаго залива, такъ что находятъ ихъ такимъ берегамъ моржевыѣ зубъ есть дѣло случая (слышадъ отъ унгинскихъ алеутовъ).

(**) Предпис. Глав. Правителя колоній 1840 года, мая 31 дня № 370.

ставилъ меня оставить дальнѣйшее изслѣдованіе этой гавани, и перейти къ моржевому островку, прилежающему къ NW вышнему мысу этого залива. Тамъ я засталъ еще неушедшими унгинскихъ алеутовъ, только что окончившихъ моржевыи промыслы, и безъ всякихъ хлопотъ принялъ отъ нихъ на шкуну, добытую моржевую кость. Тутъ же они просили меня донести начальству о всей для нихъ трудности и опасности моржеваго промысла. Подробныя же свѣдѣнія обо всемъ этомъ мнѣ сообщилъ находившійся при алеутахъ байдарщикъ Гомзяковъ, смысленный и опытный *старовояжный*, и честный человѣкъ. По возвращеніи въ Ново-Архангельскъ я донесъ главному правителю колоній, А. К. Этолину обо всемъ, мною узнаномъ, но, не помню — словесно или письменно. Рапортъ мой о лѣтней моей компаніи 1840 года поданъ 21 или 22 августа. Можно справиться. Смѣло могу утверждать только объ одномъ, что я нашелъ сѣверный берегъ Аляски *весьма* доступнымъ, для паруснаго судна, а тѣмъ болѣе для пароваго. Продолжительное и благополучное плаваніе во все лѣто шлюпа «Моллеръ», подъ командою капитана Станюковича (нынѣ адмиралъ) еще болѣе то подтверждаетъ. Онъ описалъ *весь*, до него почти неизвѣстный, въ гидрографическомъ отношеніи, сѣверный берегъ Аляски и сдѣлать достаточный промѣръ, какъ только возможно на парусномъ суднѣ, близко къ берегу,—такъ что руководствуясь его картою, никакой добросовѣстный и знающій свое дѣло морякъ не станетъ утверждать, что сѣверный берегъ Аляски недоступенъ для парусныхъ судовъ. Послѣ этого какъ-то странно читать, что Р. А. компанія *непользовалась* моржевими кожами *«потому собственно, что мѣсто гдѣ водились (и водятся) моржи, почти недоступно для паруснаго судна»*. Вѣрно только то, что *«не было средствъ приготоить ихъ (кожи) на мѣстѣ къ отправленію»*, но это зависѣло отъ расчетовъ самой компаніи; и не потому еще, *«что небольшое количество моржевыхъ кожъ не окупало стоимости труда и издержекъ доставки, не говоря уже о рискѣ, которому подвергались бы суда отъ опасности приближенія ихъ къ берегу»*... Рискъ зимняго плаванія вдоль всѣхъ приглубныхъ кавказскихъ береговъ,—идти не можетъ въ сравненіе съ рискомъ приближенія на паровымъ суднѣ къ одному выше названному моржевому островку, у Аляски,—отъ сѣвернаго берега котораго вообще, идетъ къ морю, правильно—*якорная* отшельность на значительное разстояніе... Какъ-бы то ни было, но если въ настоящее время сѣверные берега полуострова Аляски почти недоступны для компанейскихъ парусныхъ судовъ, то въ будущемъ все-таки для другихъ будетъ необходимо къ нимъ подходить. И вотъ почему:

«Моржъ можетъ доставлять собою пользу *клыками, шкурою, мясомъ, жиромъ и кишками*, но здѣсь нынѣ бьютъ ихъ только для однихъ клыковъ, а все прочее и кожа, которая можетъ быть употреблена и для байдаръ, мясо и жиръ, которыми могли бы *продолговольствоваться почти всѣ* алеуты, все это, кромѣ весьма малаго количества жиру и вишокъ, пропадаетъ совершенно, за неимѣніемъ средствъ и возможности употреблять ихъ въ пользу. Но недостатокъ въ сивучьихъ кожахъ заставитъ, наконецъ, употреблять въ пользу и шкуры моржей, не смотря на то, что онѣ чрезвычайно толсты и потому требуютъ большихъ трудовъ для выдѣлки.

«Моржей промышляется ежегодно отъ 300 до 2000 штукъ и болѣе. Промышляютъ ихъ только однимъ способомъ: *отонами* (обхватомъ). Ихъ не отгоняютъ отъ берега, потому что моржъ не пойдетъ на берегъ, какъ сивучъ; но, обойдя ихъ съ берегу, стараются заколоть ближайшихъ къ водѣ и тѣмъ загородить дорогу въ море, лежащимъ далѣе отъ берегу; въ противномъ же случаѣ, *ничто* ихъ не остановитъ. Спастись отъ натиска моржей можно не иначе, какъ только броситься въ море, и между ними выплывать на берегъ, не занятый моржами (*)...»

О моржевомъ промыслѣ говоритъ также и нашъ знаменитый мореплаватель, Ф. П. Литке, въ описаніи своего кругосвѣтнаго путешествія на шлюпѣ «Сенявинъ». Вотъ слова его: ...«Одна изъ нужнѣйшихъ предосторожностей (при промыслѣ моржей) есть та, чтобы ни одинъ звѣрь не ушелъ въ море, ибо за однимъ всѣ туда бросятся, и тогда трудно избѣгнуть клыковъ раздраженного звѣря, или быть имъ задавленнымъ, или увлеченнымъ въ море. Опасный промыселъ сей продолжается около 10 дней. *Алеуты, готовясь къ оному, прощаются другъ съ другомъ.*»

«У убитыхъ моржей вырубаютъ только клыки. Въ весьма счастливые годы получается до 2500 клыковъ, на что должно положить отъ 3 до 4 тысячъ моржей, потому что они въ побоищѣ сваливаются такими горами, что, по увѣренію охотниковъ, не болѣе какъ изъ одной трети добываютъ клыки (**)...»

Послѣ этихъ двухъ выписокъ, (содержаніе которыхъ нельзя допустить, чтобы было неизвѣстно главному правленію Россійско-Американской компаніи прежде этого), къ чему же отнести слова, сказанныя правленіемъ въ опроверженіе разсказа моего о моржевомъ промыслѣ, что «*подобной сказки о предсмертныхъ приготовленіяхъ*

(*) Зап. объ Унал. отд. Ч. II, стр. 385—6.

(**) Матер. для ист. рус. зас. по бер. Вост. ок. Выпускъ 4, стр. 165.

промышленниковъ *никогда не встрѣчается, ни въ повѣствованіяхъ, ни въ разсказахъ, ни на самомъ дѣлѣ?!!*

Неужели, въ самомъ дѣлѣ, правленіе компаніи не знало и *не знаетъ* о всей опасности моржеваго промысла, и о выгодахъ, какія можно извлечь изъ этого промысла, и что препятствіемъ для сего послѣдняго ни чуть не можетъ служить дѣйствительно сказочная *«недоступность для паруснаго судна сѣвернаго берега полуострова Аляски?...* Если это правда, то, слѣдовательно, тутъ уже *не сказка, а къ сожалѣнію фактъ.*

Спѣшу перейти къ заключенію «замѣчаній» правленія. Не считаю нужнымъ объяснять въ чемъ состоятъ мои убѣжденія, «что застраховывать морскаго звѣря (кромѣ китиковъ) вообще не слѣдуетъ и напрасно»; не буду также опровергать опасеніе правленія, что алеуты не станутъ соглашаться между собою дѣлать запуски; какъ равно и защищать креоловъ отъ обвиненія, что они, «почему-то приписывая себѣ болѣе правъ, *никогда (!)* добровольно *не шадятъ* интересы алеутовъ.» Все это только увеличило бы бесполезно и безъ того длинную, статью нашу. Замѣчу мимоходомъ, что каждая благоустроенная страна всегда руководствуется правилами, постановленными закономъ, для чего и необходимъ надзоръ правительства. Лишать такого благоустройства нашъ край, въ настоящее время, изъ за того, что *кажется* труднымъ составленіе проекта правилъ и мѣръ правительственнаго надзора надъ нами, было бы несправедливо. Повторяю: мы такіе же люди какъ и всѣ. Не зная вишняго, хорошо знаемъ *свое* и понимаемъ, что для восполненія этого своего, намъ необходимо видѣть многое, учиться и перенимать новое, хорошее отъ другихъ: лишь бы эти другіе сами умѣли быть съ нами справедливыми въ человѣческихъ и гражданскихъ отношеніяхъ... Смотри на нашъ край, не какъ на свою собственность, но какъ на часть Имперіи, правленіе компаніи, конечно, никогда не предсказывало бы заранѣе, *«что съ измѣненіемъ нынѣшняго порядка въ отношеніи къ промысламъ»*, мы всѣ—креолы и алеуты, сдѣлаемся такими несчастными, какими угодно ей очертить насъ въ концѣ своихъ «замѣчаній», подъ буквами а, б, в; и не сдѣлало бы такого замѣчанія, что мы, креолы, неуважаемъ алеутовъ и не считаемъ ихъ себѣ равными за то, что алеуты есть живое напоминаніе происхожденія креоловъ, котораго они, по фальшивому своему самолюбію, стыдятся (какъ это логично!) Правленіе не позабыло бы, что такимъ отзывомъ о всемъ христіанскомъ туземномъ населеніи Русской Америкироняетъ достоинство своей собственной администраціи, подъ опекою которой мы находимся болѣе 60 лѣтъ. Правленіе говорить, «что

если я и мои соотечественники стремимся къ самостоятельному положенію, то для этого надобно пройти еще длинный путь нравственнаго усовершенствованія, безъ котораго не можетъ существовать ни одно отдѣльное общество, и потому тѣмъ менѣе въ настоящее время можетъ быть намъ предоставлено все.» Но, чтобы пройти этотъ длинный нравственный путь, пора его *начать*, иначе можетъ быть *будетъ поздно!* Притомъ же, доводъ правленія, что мы еще не подготовлены къ лучшей и независимой отъ компаніи будущности, мы уже не разъ слышали отъ нѣкоторыхъ защитниковъ крѣпостнаго права, нынѣ, на счастье Россіи, упраздненнаго.

Креоль А. Ф. Кашеваровъ.

8 августа 1862.



О СТАЛЕЛИТЕЙНОМЪ ПРОИЗВОДСТВѢ.

(Окончаніе) (*).

Описаніе постепеннаго развитія сталелитейнаго производства у насъ въ Златоустѣ слѣдовало бы начать съ первыхъ временъ появленія на златоустовской фабрикѣ искусства притоплять литую сталь; но мы слагаемъ съ себя этотъ архивный трудъ, потому, во первыхъ, что искусство это, до появленія изобрѣтенія полковника Обухова, носить на себѣ лишь печальный отпечатокъ рутинизма и заключается въ однихъ только тщетныхъ желаніяхъ достигнуть раціональности на основаніи наружныхъ, трудноуловимыхъ и до крайности измѣнчивыхъ признаковъ, проявляющихся во время самаго процесса плавки; а во вторыхъ, что всѣ эти способы не имѣютъ ничего общаго съ раціональностью способа Обухова, со введеніемъ котораго настала совершенно новая и при томъ весьма замѣчательная эпоха въ сталелитейномъ искусствѣ въ Златоустѣ.

Поэтому въ подлежащей статьѣ мы имѣемъ въ виду ограничиться лишь нѣкоторыми указаніями на состояніе сталелитейнаго искусства въ Златоустѣ до осуществленія изобрѣтенія Обухова, и при томъ на столько, чтобы показать, что полковнику Обухову приходилось не довершать существовавшее до него сталелитейное искусство, а напротивъ того измѣнить все старое и создать, на основаніи совершенно новыхъ началъ, вполнѣ раціональное производство.

Между различными способами полученія литой стали въ Златоустѣ, существовавшими до изобрѣтенія полковника Обухова, обращаетъ на себя особенное вниманіе, въ отношеніи рассматриваемаго вопроса, способъ, введенный въ Златоустѣ, въ 1830 году, полковникомъ Аносовымъ, которымъ, какъ полагаютъ нѣкоторые, было положено первое прочное основаніе сталелитейному производству, такъ

(*) См. М. Сб. № 8.

что на долю полковника Обухова выпала будто бы только завидная участь докончить все начатое г. Аносовымъ.

Поэтому обратимся сначала прямо къ разсмотрѣнію сущности способа полковника Аносова, и въ слѣдъ за тѣмъ прослѣдимъ въ общихъ и при томъ главнѣйшихъ чертахъ состояніе стального дѣла въ Златоустѣ до появленія изобрѣтенія полковника Обухова.

Способъ полковника Аносова приготовленія литой стали, какъ это имъ самимъ описано (*), заключался въ сплавленіи *негодныхъ къ употребленію желѣзныхъ и стальныхъ обстѣчекъ* въ глиняныхъ горшкахъ, при помощи возвышенной температуры воздушныхъ печей. Такимъ образомъ, все производство стали составляли слѣдующія главнѣйшія операци: устройство печей, приготовленіе плавильныхъ горшковъ, плавка, отливка въ формы и ковка.

Для сплавленія стали былъ устроенъ особый корпусъ на каменномъ фундаментѣ съ желѣзными связями, чугунными стойками и перекладами. Сверхъ того, надъ дымовою трубою корпуса находилась желѣзная крыша, которая необходима въ такомъ только случаѣ, если по близости фабрики находятся другія строенія.

Въ корпусѣ помѣщалось восемь воздушныхъ печей; каждая изъ нихъ состояла изъ пепельника, колосника и горна. Величина и видъ ихъ были опредѣлены г. Аносовымъ на основаніи опытныхъ данныхъ.

По недостатку въ графитѣ, какъ пишетъ г. Аносовъ, тигельная масса составлялась изъ слѣдующихъ частей и при томъ въ такой соразмѣрности: 10 частей огнепостоянной глины, добываемой близъ Челябинска, 5 частей толченыхъ, бывшихъ въ употребленіи, горшковъ, очищенныхъ тщательно отъ шлаковъ, и 5 частей, просѣянаго сквозь сито, угольного мусора. Всѣ эти матеріалы перемѣшивались въ сухомъ видѣ, а потомъ постепенно смачивались водою и растирались скалкою. Изъ составленной такимъ образомъ массы готовились тигли помощію прессы и мѣдной формы.

Относительно достоинства этихъ тиглей въ дѣлѣ, г. Аносовъ говоритъ, что въ сравненіи съ пассаускими тиглями, первые требуютъ соблюденія большой осторожности въ прогрѣвѣ, а вмѣстѣ съ тѣмъ и болѣе времени до началія самой плавки, но въ огнестойкости они имѣютъ положительное преимущество, *которое впрочемъ дознано только на мѣстѣ; въ другихъ же мѣстахъ опыты надъ ними болѣею частію несоотвѣтствовали ожиданію.* Такъ напримѣръ, одинъ изъ извѣстныхъ химиковъ, получивъ для сплавки золота одинъ такой тигель, увѣдомилъ г. Аносова, что они никуда негодятся и что

(*) Смотр. Горный журналъ на 1837 годъ, статья полковника Аносова: О приготовленіи литой стали.

онѣ открылъ въ нихъ вредную примѣсь—уголь, отъ котораго они горятъ синимъ пламенемъ и разрушаются. Мы же съ своей стороны считаемъ не лишнимъ замѣтить, что подобная же масса употребляется и для приготовленія тиглей въ Нижне-Тагильскомъ заводѣ, и что на произведенной въ присутствіи нашемъ плавкѣ стали, изъ шести тиглей, четыре не выдержали плавку, между тѣмъ какъ подобныя недостатки составляютъ весьма рѣдкое исключеніе въ тигляхъ, приготовляемыхъ нынѣ валовымъ производствомъ въ Златоустѣ по способу г. Обухова. Обстоятельство это служить лучшимъ доказательствомъ тому, до какой степени совершенства доведена г. Обуховымъ эта важнѣйшая операція въ дѣлѣ приготовленія литой и преимущественно мягкой литой стали, при чемъ, какъ извѣстно, тигли подвергаются значительно большее время дѣйствію пламени, чѣмъ при полученіи твердыхъ сортовъ стали.

Собственно плавку стали составляли три процесса: прогрѣвка и осмотръ горшковъ, цементованіе желѣза въ сталь и плавленіе оной. Прейдемъ прямо къ разсмотрѣнію послѣднихъ двухъ, болѣе важныхъ, операцій.

Въ прогрѣтый окончательно горшокъ засыпаютъ желѣзныхъ или стальныхъ обѣчекъ по желѣзному жолобу, сколько помѣститься можетъ верхомъ, что составляетъ среднимъ числомъ около пуда. Горнъ наполняется углемъ, шесточныя дверцы замазываются глиною, и пускаютъ мѣха.

Закладываемое въ горшки желѣзо составляетъ особенность способа г. Аносова; ибо въ Англіи сплавляютъ не желѣзо, а цементную сталь. Цементованіе желѣза производилось безъ примѣси угля, непосредственнымъ дѣйствіемъ углеродныхъ газовъ на непокрытые ни флюсомъ, ни крышкою, желѣзные обѣчки въ тигли. Причемъ закрываніе тиглей крышками должно предшествовать плавленію желѣза, ибо въ противномъ случаѣ происходитъ то, что желѣзо въ излишество насыщается углеродомъ, и тогда въ результатѣ получается не ковкій металлъ, а чугуны.

Время надлежащаго процементаванія желѣза для полученія различныхъ сортовъ литой стали познавалось въ способѣ г. Аносова по пониженію обѣчекъ въ тигляхъ, и притомъ слѣдующимъ образомъ:

Если онѣ были заложены верхомъ, то при пониженіи, равномъ съ краями, получается сталь одинаковой почти твердости съ обыкновенною выварною сталью; но она весьма медленно плавится и *рѣдкій горшокъ остается безъ поврежденія, тѣмъ болѣе потому, что и самая печь въ такой мѣртъ заливала, что колосники покрываются*

шлагомъ, течение воздуха уменьшается, печь остываетъ, и по необходимости приходилось прикраивать работу.

При пониженіи на одинъ дюймъ получалась литая сталь, мягкая въ ковкѣ и твердая въ закалкѣ; а при двухъ дюймахъ—твердая въ ковкѣ и закалкѣ; если же пониженіе обѣчекъ выходило изъ этого предѣла, то въ результатѣ получался не ковкій металлъ.

Но г. Аносовъ, находя вѣроятно эти указанія недостаточными, предлагалъ въ помощь имъ руководствоваться еще другими не менѣе оригинальными признаками, такъ напр. цвѣтомъ струн при выливаніи стали въ формы и отдѣляющимися отъ нея искрами. Чѣмъ бѣлѣе цвѣтъ стали и искръ, тѣмъ она мягче, а чѣмъ менѣе искръ, тѣмъ выше ея достоинство; или, мягкая сталь при застываніи увеличивается въ объемѣ, средняя остается въ томъ же положеніи, какъ вылита, а крѣпкая уменьшается въ объемѣ и т. п.

Неупомяная о множествѣ суевѣрныхъ понятій о средствахъ, способствующихъ полученію хорошихъ достоинствъ литой стали, мы находимъ достаточными выше приведенныя указанія для того, чтобы доказать не только совершенное различіе этого способа отъ способа Обухова, сущность котораго была изложена нами въ предыдущей статьѣ, но и всѣ недостатки аносовскаго способа и положительную невозможность получать этимъ путемъ мягкую литую сталь хорошихъ качествъ не только въ большихъ массахъ, но и въ малыхъ кускахъ.

Мягкая литая сталь, какъ о томъ пишетъ самъ г. Аносовъ, употреблялась на приготовленіе офицерскаго оружія, средняя—на тонкіе инструменты, а приготовляемая изъ желѣзныхъ обѣчекъ мягкая и средняя—на дѣло косъ, райпръ, слесарныхъ и столярныхъ инструментовъ, на наварку горныхъ инструментовъ и топоровъ и на дѣло столовыхъ ножей, а крѣпкая—на приготовленіе слесарныхъ пилъ.

О приготовленіи же болѣе громоздкихъ издѣлій изъ литой стали вовсе не упоминается въ статьѣ г. Аносова, хотя впрочемъ пзвѣстно, что имъ была отлита одна маленькая пушенка, которая впрочемъ на первомъ же выстрѣлѣ, при употребленіи весьма малаго заряда, разорвалась на тысячи кусковъ.

Съ 1830 по 1836 годъ, было приготовлено по аносовскому способу литой стали до 4594 пудъ. Она обошлась со всѣми расходами по 12 руб. 60³/₄ к. пудъ. Самая значительная часть ея употреблена при заводахъ и на фабрикахъ на оружіе, различные инструменты и на дѣло косъ, а до 207¹/₂ пудъ продано на Нижегородской ярмаркѣ за 3983 р. 60¹/₄ к., между тѣмъ какъ сталь эта съ проковкою въ сорта стоила 2607 р. 84¹/₄ коп. слѣдовательно отъ продажи получено прибыли 1375 р. 75¹/₄ к.

Однѣхъ косъ литовоѣ отправлено съ 1833 по 1848 годъ съ златоустовскихъ заводовъ въ Нижній-Новгородъ 25 027 штукъ, изъ числа которыхъ 8334 шт. вѣсомъ въ 249 п. 24 ф. оставались не проданными по высокой ихъ цѣнѣ; такъ что въ 1857 году положено было ихъ продать въ видѣ лома по 1 р. 50 к. за пудъ, всего за 374 р. 40 к. Означенныя косы состояли по заводской цѣнѣ по 60¹/₂ коп. штука, а суммою на 5014 р. 95¹/₂ к.; слѣдовательно отъ нихъ произошелъ убытокъ въ 4640 р. 55¹/₂ к.

Чтобы показать съ какимъ успѣхомъ примѣнялась аносовская литая сталь на дѣло холоднаго оружія, для этого весьма достаточно указать на тотъ фактъ, извлеченный изъ дѣлъ златоустовской конторы, что даже въ 1848 году приготовляли на златоустовской фабрикѣ изъ литой стали только одни рапирные клинки; прочее же оружіе хотя и готовилось, но не съ совершеннымъ успѣхомъ именно: 1) *Саперные ножи*; къ клинкамъ ихъ изъ литой стали, не такъ хорошо приваривались ручки, какъ къ клинкамъ изъ рафинированной, отъ чего при пробѣ они ломались чаще послѣднихъ на самыхъ мѣстахъ сварки. 2) *Сабельные и палашиные клинки* имѣли тотъ же недостатокъ при приваркѣ ручекъ, и кромѣ того клинки эти выходили рѣдко хороши, потому что большая часть ихъ была или недокалена или перекалена. Но вообще замѣчено, что клинки, приготовленные изъ литой стали, не имѣли столько плена, черновизы и сѣдинъ, сколько клинки изъ рафинированной стали, и принимали гораздо лучшій полерь.

Сверхъ этого, двухъ-выварная рафинированная сталь обходилась въ то время со всѣми расходами, истинными и накладными, по 3 р. 49¹/₂ к. за пудъ, а литая по 3 р. 88 к. сер. за пудъ.

Изъ этого видно, что литая сталь полковника Аносова имѣла весьма ограниченное примѣненіе къ изготовленію блага оружія. Что же касается дѣла кирасъ, то, несмотря на признаніе самимъ изобрѣтателемъ за своею мягкою сталью такой вязкости, что она удобно прокатывается въ листы между вальками, — на златоустовской фабрикѣ не были даже сдѣланы попытки надъ примѣненіемъ этого матеріала къ изготовленію кирасъ; обстоятельство это кажется намъ особенно страннымъ потому, что неудовлетворительность кирасъ, изготовлявшихся въ то время на Сестрорѣцкомъ оружейномъ заводѣ, обращала на себя особенное вниманіе не только высшаго начальства, но самаго Государя Императора; такъ что уже въ 1836 году поручено было посольству нашему въ Парижѣ прислать опытнаго мастера для указанія способа приготовления непроницаемыхъ для пуля кирасъ. Вслѣдствіе чего и прибылъ изъ Клинтенталя мастеръ

Шпренгеръ съ предложеніемъ приступить къ опытамъ надъ приготовленіемъ кирасъ на Сестрорѣцкомъ заводѣ.

Въ послѣдствіи мастеръ Шпренгеръ (*) былъ отправленъ въ Златоустовскій заводъ, гдѣ въ концѣ декабря 1836 года онъ приступилъ уже къ самой работѣ. Хотя Шпренгеръ и засталъ въ Златоустѣ приготовленіе литой стали, и конечно ознакомился съ свойствами ея, но тѣмъ не менѣе видно, что онъ предпочелъ готовить кирасы сваркою сырцової стали съ желѣзомъ.

Двѣ приготовленныя имъ кирасы были представлены г. военнымъ министромъ Государю Императору, и по приказанію Его Величества пробовались въ Кавалергардскомъ Ея Величества полку. На разстояніи 20 сажень ни одна изъ пуль не могла насквозь пробить ихъ; при уменьшеніи же разстоянія на сорокъ шаговъ, одна изъ нихъ пробита на вылетъ въ двухъ мѣстахъ. Вслѣдствіе этой пробы было заключено, что хотя крѣпость кирасной массы и удовлетворяетъ цѣли; по тяжесть ихъ найдена изнурительною для кирасовъ. Въсь нагрудниковъ, или переднихъ частей этихъ кирасъ простирался: у выдержавшей пробу—14 фунт. 21 зол., а второй, пробитой,—13 фунт. 45 золот.

По этому Его Величество повелѣть изволилъ, поручить мастеру Шпренгеру приготовить нѣсколько кирасъ, въсь которыхъ былъ бы не болѣе 10½ фунт.; но приготовленныя Шпренгеромъ четыре кирасы: двѣ десяти и двѣ одинадцати фунт. не выдержали пробы. По этой причинѣ дальнѣйшая попытка приготовленія болѣе легкихъ кирасъ была оставлена до совершеннѣйшаго изученія, мастеромъ Шпренгеромъ, свойства стали и желѣза златоустовскихъ заводовъ. Занимаясь этими опытами, мастеръ Шпренгеръ умеръ въ 1838 году, не достигнувъ исполненія высочайшей воли.

Но какъ главнѣйшіе приемы, употребляемые при выдѣлкѣ кирасъ, были уже переняты находившимися при немъ учениками, то мѣстное начальство и нашло возможнымъ продолжать неоконченные Шпренгеромъ опыты надъ приготовленіемъ кирасъ; достигнувъ же въ послѣдствіи желаемыхъ результатовъ, златоустовская оружейная фабрика занималась постоянно до 1857 года включительно, приготовленіемъ, по переданному Шпренгеромъ способу, непроницаемыхъ для пуль кирасъ.

Приготавливавшіяся по этому способу въ Златоустѣ кирасы раздѣлялись по въсу и формѣ на 14 нумеровъ. Нагрудникъ на самый

(*) Горный журналъ на 1841 годъ, статья подполковника Ахматова: О приготовленіи на Златоустовской оружейной фабрицѣ кирасъ, непроницаемыхъ для пуль.

большой ростъ бѣлой кирасы долженъ былъ имѣть не болѣе 13 фунт. 48 зол. и не менѣе 12 фунт. 60 зол., а на самый малый ростъ — 11 фунт. и не менѣе 10 фунт. 12 золотниковъ.

Имѣя въ виду облегченіе нижнихъ чиновъ при трудныхъ и дальнихъ переходахъ военнаго времени; а главное желая исполнить волю въ Божѣ почившаго Государя Императора, управляющій златоустовскою оружейною фабрикою, корпуса горныхъ Инженеровъ капитанъ (нынѣ полковникъ) Обуховъ занимался въ продолженіи цѣлаго года изысканіями надъ полученіемъ массы, обладающей надлежащею вязкостью для приготовленія легкихъ и непроницаемыхъ для пуль кирасъ.

Результаты этихъ изысканій увѣнчались, въ началѣ 1854 года самыми блестящими успѣхами. Вязкость полученнаго имъ металла, первоначально предназначавшагося исключительно на дѣло кирасъ, была предварительно испытана имъ слѣдующимъ образомъ:

1) Пластика въ 1 $\frac{1}{2}$ дюйма шириною и въ 1 линію толщиною, выдерживала, не ломаясь, отъ 40 до 60 оборотовъ, подъ прямымъ угломъ, къ первоначальному ея положенію въ тискахъ. Точно такая же пластинка, но приготовленная по способу Шпренгера, выдерживала только отъ 2 до 8 оборотовъ.

2) Приготовленный изъ этой же массы ружейный солдатскій стволъ въ 3 фунт. 60 золот. выдержалъ слѣдующую пороховую пробу безъ малѣйшаго поврежденія:

- | |
|---|
| 1) 2 $\frac{1}{2}$ золот. пороку и одна пуля; |
| 2) 5 » » » » |
| 3) 7 $\frac{1}{2}$ » » » » |
| 4) 10 » » » » |

Кромѣ того, при этомъ оказалось, что ружейная болванка, приготовленная новымъ способомъ, обходилась нѣсколькими копѣйками дешевле болванокъ, приготовленныхъ по старому способу.

Вслѣдъ за тѣмъ было приступлено г. Обуховымъ къ изготовленію изъ той же массы кирасъ, и при испытаніи 3 кирасъ 5 октября, 5 кирасъ 12 ноября 1854 года, и при пробѣ 11 февраля 1855 года 20 кирасъ, вѣсомъ отъ 8 фунт. 48 золот. до 9 фунт. 20 золот., произведенныхъ въ присутствіи бывшаго въ то время горнымъ начальникомъ златоустовскихъ заводовъ полковника Юсса (нынѣ генералъ-маіоръ), старшаго и младшаго артиллерійскихъ приѣмщиковъ, оказалось, что при стрѣльбѣ противъ кирасъ съ разстоянія 20 сажень, зарядомъ въ 2 $\frac{1}{2}$ золот. пороха, свинцовою пулею въ 6 золот., — изъ 28 кирасъ, одна въ 8 фунт. 48 золот. пробита на-

свцовъ, а другая, въ 8 фунт. 66 золот., дала трищину въ томъ мѣстѣ, гдѣ ударила пуля. Стало быть, отъ 100 причитается только 7 процентовъ браку. Между тѣмъ какъ по старому способу, бракъ простирался до 30 процентовъ. Цифра эта выведена изъ общей сложности всѣхъ кирасъ, представленныхъ на пробу съ 1850 года по 1855 годъ.

Окончивъ рядъ приведенныхъ выше опытовъ, г. Обуховъ, донося о томъ (рапортомъ отъ 19 февраля 1855 года за № 263) начальнику златоустовскихъ заводовъ полковнику Юссу, оговорилъ между прочимъ, что масса, употребляемая имъ на дѣло кирасъ, есть ничто иное какъ литая сталь, но только способъ приготовленія совершенно отличается отъ способовъ до нынѣ употребляемыхъ, и что кромѣ дѣла кирасъ сталь его можетъ быть съ пользою употреблена для заварки стволовъ, дѣла штамповъ для чеканки монетъ, и вообще въ тѣхъ случаяхъ, гдѣ требуется вязкость металла, соединенная съ твердостью и упругостью. Что при дѣлѣ кирасъ и ружей всѣ обсычки и обрѣзки могутъ быть снова сплавлены, что въ свою очередь поведетъ къ удешевленію цѣны и не представитъ тѣхъ напрасныхъ задолженій рабочихъ рукъ, которыя неизбежны при дѣлѣ кирасъ по способу мастера Шпренгера.

Въ дополненіе къ этому представленію г. Обуховъ просилъ разрѣшенія на производство опытовъ, для полученія кираснаго металла въ большихъ количествахъ, потому что превосходныя качества его, въ особенности чрезвычайная вязкость, подавали уже въ то время г. Обухову надежду, что изъ его литой стали удобно будетъ отливать полевые артиллерійскія орудія, которыя должны быть несравненно *легче, дешевле и прочѣе* мѣдныхъ. Для таковыхъ опытовъ онъ предполагалъ устроить особенныя печи.

Итакъ стало быть уже въ 1854 году было г. Обуховымъ положено въ Златоустѣ новое начало сталелитейному искусству, основанному не на счастливыхъ случайностяхъ или на шаткихъ указаніяхъ практики и рутинизма, а на глубокомъ изученіи металлургическихъ процессовъ вообще и процессовъ при полученіи стали въ особенности, и на остроумномъ расчетѣ элементовъ, при которыхъ исключительно только и возможно было достигнуть рациональнаго способа приготовленія литой стали. Но къ сожалѣнію и этотъ весьма важный для Россіи вопросъ былъ на первыхъ же порахъ встрѣченъ не съ полнымъ сочувствіемъ; предложеніе г. Обухова осталось безъ отвѣта.

Но въ 1855 году г. главный начальникъ Уральскихъ заводовъ генералъ Глинка, обозрѣвая Златоустовскій заводъ, лично присутствовалъ при пробѣ облегченныхъ кирасъ, приготовленныхъ

по способу Обухова, и удостовѣряясь въ выдержаніи этими кирасами установленной пробы, словесно приказалъ приготовить, исключая № 6, всѣхъ номеровъ кирасъ по одной и представить къ нему въ Екатеринбургъ, для дальнѣйшей отправки по усмотрѣнію. Приготовленныя вслѣдствіе такого приказанія 13 кирасъ (*) всѣхъ номеровъ, кромѣ № 6, вмѣстѣ съ желѣзными рамами и свѣдѣніями о сравнительно меньшемъ вѣсѣ ихъ противъ обыкновенныхъ кирасъ, были представлены тогда же (14 іюля) въ главную контору златоустовскихъ заводовъ. Въ сентябрѣ 1855 года главная контора златоустовскихъ заводовъ препроводила въ контору оружейной фабрики двѣ кирасы изъ литой стали, приготовленныя фабрикантомъ Крупномъ, осматрѣнныя и одобренныя бывшимъ артиллерійскимъ отдѣленіемъ военно-ученаго комитета, съ предложеніемъ рассмотреть эти двѣ кирасы и сообразить можно ли готовить на златоустовской фабрикѣ точно такія же кирасы. Г. Обуховъ, осматрѣвъ ихъ, нашелъ, что кирасы изготовляемыя на златоустовской фабрикѣ изъ металла, имѣя изобрѣтеннаго, не уступятъ Крушовскимъ во всѣхъ отношеніяхъ, а потому были приготовлены четыре кирасы № 13, и по испытаніи ихъ выстрѣлами изъ солдатскихъ ружей и штуцера, кирасы эти оказались совершеннѣе кирасъ фабриканта Круша. Въ удостовѣреніе чего были представлены (**) протоколъ, составленный испытывавшею комиссію (***), самыя кирасы, надѣ

(*) Изъ этихъ 13 кирасъ легкаго вѣса, четыре были подвергнуты уже въ Златоустѣ ружейной пробѣ.

(**) При рапортѣ отъ 5 октября за № 1527.

(***) Подробности этихъ опытовъ, произведенныхъ особою комиссіею, приступившей первоначально къ наружному осмотру, измѣренію поверхности и вѣса кирасы, заключались въ слѣдующемъ:

1) Кирасы фабриканта Круша имѣютъ площадь 11-ю квадратными вершками меньшую сравнительно съ самими малыми номеромъ (18) кирасъ, приготовляемыхъ на оружейной фабрикѣ. Обстоятельство это замѣчательно потому, что меньшая площадь крушовской кирасы должна представлять большее сопротивленіе удару пули, чѣмъ кирасы съ большею поверхностію.

2) Вѣсъ кирасы фабриканта Круша простирается у одной до 10 фунт. 33 золот., а у другой до 10 ф. 34 з., принявъ въ расчетъ, что кирасы № 13 до 11 кв. вершковъ имѣютъ большую поверхность, оказывается, что кирасы фабриканта Круша, при этомъ условіи, должны быть: первая 11 фунт. 72 зол., а вторая 11 фунт. 73 золот.

3) Кирасы фабриканта Круша, имѣя поверхность въ поясѣ менѣе вогнутую, должны и по этой причинѣ представлять большее сопротивленіе удару пули; тѣмъ болѣе, что при штампованіи кирасъ этой формы масса металла ихъ не подвергается такому растяженію; какъ кирасы, приготовляемыя по образцу принятому въ Россіи.

которыми производилась проба, и двѣ непробованныя, съ просьбою представить все это на разсмотрѣніе начальства.

Въ 1856 году были въ первый разъ испытаны бывшимъ артиллерійскимъ отдѣленіемъ военно-ученаго комитета кирасы, изготовленныя на златоустовской оружейной фабрикѣ, изъ литой стали г. Обухова. О достоинствѣ ихъ, какъ сравнительно съ прежде употреблявшимися въ войскахъ нашихъ кирасами, такъ и съ испытан-

4) На кирасахъ фабриканта Круппа углубленія, образовавшіяся отъ ударовъ пуль, имѣютъ размѣры, одинаковые съ тѣми, которые бывають на обыкновенныхъ нашихъ кирасахъ. Кромѣ того, 1-я изъ нихъ, пробованная 4 пулями, отъ одной изъ нихъ, съ правой стороны дала надрывъ, на внутренней сторонѣ кирасы, недопускаемой инструкціею.

5) Пули на кирасахъ крупновскихъ ударили на весьма значительномъ разстояніи одна отъ другой.

Затѣмъ было приступлено къ пробѣ двухъ кирасъ капитана (нынѣ полковника) Обухова, изъ которыхъ одна имѣла 10 фунт. 48 золот. вѣсу, а другая 10 фунт. 18 золот. Стрѣльба производилась изъ солдатскихъ ружей сферическими пулями, зарядомъ въ $2\frac{1}{2}$ золот. мушкетнаго пороха на разстояніи 10 саж. (вдвое меньше противъ положеннаго инструкціею) и изъ штуцера системы Тувенена цилиндро-сферическою пулею, въ 6 золот., зарядомъ въ $1\frac{1}{2}$ золот. винтовочнаго пороха и на разстояніи 7 саж. Первая кираса опробована семью пулями: тремя (подъ № 1) штуцерными и 4 ружейными (подъ № 2). Послѣ каждаго пробнаго выстрѣла слѣдовало подробный осмотръ кирасъ, по коему оказалось, что не одна пуля не только не пробивала кирасъ, попадала въ свѣжія мѣста, но даже двѣ и три пули, ударившія въ одно и тоже мѣсто, не могли не только пробить, но даже надорвать металла.

Воронки, образовавшіяся отъ ударовъ пуль были вдвое меньше противъ воропокъ на крупновскихъ кирасахъ. Вторая кираса, будучи опробована, изъ ружей 4 пулями, ложившимися совершенно одна возлѣ другой, еще разительнѣе доказала необыкновенную прочность металла г. Обухова.

На основаніи результатовъ этихъ опытовъ, комиссія заключила, что кирасы, приготовленныя изъ обуховской литой стали, не смотря на свою легкость, меньше выгодную форму для сопротивленія ударамъ пуль и, наконецъ, на большее растяженіе металла подъ штампомъ, совершеннѣе кирасъ фабриканта Круппа. При этомъ слѣдуетъ замѣтить, что кирасы Обухова пробовались исключительно на разстояніи 30 шаговъ, тогда какъ крупновскія кирасы пробованы съ разстояній 30 и 60 шаговъ.

Подлинный протоколъ подписали: директоръ оружейной фабрики полковникъ Лизель, старшій пріемщикъ въ артиллерію metalloвъ подполковникъ Воронцовъ, пріемщикъ оружія артиллеріи поручикъ Максимовъ, смотритель оружейной фабрики штабсъ-кап. Иршелемскій, штаб.-к. Ивановъ, поручикъ Воронцовъ, смотритель арсенала Ролингофъ, старшіе мастера: Ибахъ, Гесенбрухъ и Шлиперъ.

ными уже артиллерійскимъ отдѣленіемъ въ 1855 году кирасами литой стали прусскаго фабриканта Круппа, артиллерійское отдѣленіе положило, что «хотя новыя кирасы г. Обухова уступаютъ стальнымъ кирасамъ Круппа въ сопротивленіи ударамъ пуль, однако превосходятъ въ этомъ отношеніи наши обыкновенныя кирасы; а потому принимая во вниманіе, что кирасы г. Обухова гораздо легче прежнихъ и выдѣлываются изъ кирасной массы, которая не дороже массы, употребляемой на обыкновенныя, — артиллерійское отдѣленіе находитъ, что приготовленныя г. Обуховымъ легкія стальные кирасы имѣютъ значительное преимущество предъ нынѣ существующими у насъ кирасами.»

Главный начальникъ уральскихъ горныхъ заводовъ генералъ-майоръ Фелькнеръ, извѣстясь объ этомъ заключеніи артиллерійскаго отдѣленія, сообщилъ, что упомянутыя кирасы г. Обухова были отправлены въ С.-Петербургъ для сравнительной пробы съ кирасами, приготовленными по французскому способу, введенному въ Россію мастеромъ Шпренгеромъ и что кирасы эти ни въ какомъ случаѣ не должно было подвергать сравнительной пробѣ съ кирасами фабриканта Круппа, а тѣмъ менѣе заключить, что онѣ уступаютъ въ достоинствѣ послѣднимъ, потому что онѣ гораздо легче и стало быть тоньше нашихъ обыкновенныхъ, а эти послѣднія въ свою очередь легче крупновскихъ.

Вмѣстѣ съ тѣмъ генералъ Фелькнеръ ходатайствовалъ объ испытаніи новыхъ четырехъ кирасъ литой стали г. Обухова, отправленныхъ въ Петербургъ въ октябрѣ 1855 г. (доставленныхъ въ артиллерійское отдѣленіе) и приготовленныхъ приблизительно въ размѣрѣ крупновскихъ, изъ которыхъ двѣ уже были испытаны на самомъ заводѣ, стрѣльбою сферическими и цилиндро-сферическими пулями, а потому на ихъ поверхности имѣлись уже небольшія вдавленныя (въ одинъ нагрудникъ попало 7, а въ другой 4 пули). По отзыву г. Обухова, кирасы эти, не смотря на то, что онѣ легче крупновскихъ на 1 ф. 40 золот. каждая, могутъ выдержать ту же пробу, какъ эти послѣднія.

Артиллерійскій комитетъ, принимая во вниманіе, что испытаніе упомянутыхъ 4-хъ кирасъ дѣйствительно можетъ привести къ болѣе вѣрнымъ заключеніямъ о сравнительномъ достоинствѣ литой стали г. Обухова, положилъ подвергнуть нагрудники означенныхъ кирасъ

тому же самому испытанію стрѣльбой пулями, которымъ были испытаны кирасы литой стали Крупна, т. е. стрѣльбою, съ дистанціи 60 и 30 шаговъ, пулями: круглою, французскою, бельгійскою и пулею Минье.

Сравнивъ различныя частности испытанія кирасъ двухъ родовъ, комитетъ пришелъ къ тому заключенію, что кирасы г. Обухова не только уступаютъ въ достоинствѣ кирасамъ г. Крупна, но напротивъ превосходятъ ихъ въ отношеніи легкости и сопротивленія ударамъ пуль даже съ очень близкихъ дистанцій; ни одна пуля не пробила кирасы, не смотря на то, что въ одну изъ нихъ попало три пули почти въ одну точку, тогда какъ въ кирасу Крупна пули попадали далеко другъ отъ друга; наконецъ углубленія отъ попавшихъ пуль въ кирасы г. Обухова, не смотря на уменьшенную дистанцію, не доходили даже до полулюйма, тогда какъ углубленія въ кирасахъ Крупна доходили до 1 дюйма.

Замѣтимъ однако, что уже по первымъ опытамъ, произведеннымъ въ 1856 г. артиллерійскимъ комитетомъ надъ кирасами г. Обухова (послѣдніе опыты надъ 4 кирасами были произведены лишь въ ноябрѣ 1859 г.); изобрѣтеніе его сдѣлалось извѣстнымъ высшему начальству, такъ что вслѣдъ затѣмъ было разрѣшено готовить впредь, остающіяся въ нарядѣ на златоустовской фабрикѣ, кирасы изъ обуховской литой стали съ уменьшеніемъ вѣса ихъ до такой степени, какой фабрика въ состояніи будетъ достигнуть безъ ущерба прочности ихъ, что въ сущности, какъ объ томъ выше сказано, уже было достигнуто г. Обуховымъ.

Такимъ образомъ, въ концѣ 1856 г. на основаніи продолжительныхъ опытовъ былъ рѣшенъ вопросъ о неотъемлемыхъ достоинствахъ кирасъ изъ обуховской литой стали; и вскорѣ за тѣмъ было приступлено на златоустовской фабрикѣ къ валовой выдѣлкѣ ихъ и благаго оружія вообще.

Въ заключеніе по вопросу о выдѣлкѣ кирасъ и благаго оружія, вообще считаемъ не лишнимъ представить свѣдѣнія о вѣсѣ кирасъ, приготовленныхъ по изобрѣтенію г. Обухова, сравнительно съ существовавшими, равно какъ и о количествѣ брака, послѣдовавшаго при приготовленіи клинковъ и кирасъ изъ рафинированной стали, сравнительно противъ литой обуховской стали.

№	Вѣсъ кирасъ приготовленныхъ изъ обуховской литой стали.				Общій вѣсъ кирасъ приготовленныхъ изъ обуховской литой стали.				Вѣсъ кирасъ приготовленныхъ по старому способу.				Общій вѣсъ кирасъ приготовленныхъ по старому способу.				Сравнительная легкость кирасъ изъ обуховской стали, противъ прежнихъ.	
	Безъ прибора.		Съ приборомъ.		Переднихъ.		Заднихъ.		Переднихъ.		Заднихъ.		Переднихъ.		Заднихъ.		Фунт.	Золот.
			Фунт.	Золот.			Фунт.	Золот.			Фунт.	Золот.			Фунт.	Золот.		
	Фунт.	Золот.	Фунт.	Золот.	Фунт.	Золот.	Фунт.	Золот.	Фунт.	Золот.	Фунт.	Золот.	Фунт.	Золот.	Фунт.	Золот.	Фунт.	Золот.
1	9	42	5	6	9	93	7	64	17	57	13	48	10	38	23	86	6	29
2	9	36	5	0	9	93	7	48	17	45	13	28	10	23	23	51	6	6
3	9	15	5	9	9	66	7	69	17	39	13	8	10	8	23	16	5	73
4	9	12	4	57	9	63	7	18	16	81	12	84	9	89	22	77	5	92
5	8	27	4	12	8	79	6	74	15	57	11	80	9	14	20	94	5	37
7	7	93	4	18	8	48	6	75	15	27	11	60	8	95	20	59	5	32
8	8	78.	4	39	9	30	6	90	16	24	12	24	9	44	21	68	5	44
9	8	30	4	45	8	82	6	86.	15	72	12.	64	9	74	22	42	6	66
10	8	57	4	66	9	14	7	13	16	27	12	44	9	59	22	7	5	76
11	7	81	3	72	8	36	6	21	14	57.	11.	20	8	66	19	86	5	29.
12	8	30	4	15	8	86	6	61	15	51	12.	4	9	29	21	33	5	87
13	7	45	3	75	8	0	6	30.	14	30	11	0	8	52	19	52	5	22
14	8	0	3	75	8	61	6	27	14	87	11	40	8	80	20	24	5	33

Вѣсъ подкладки для всей кирасы простирается отъ 80 золот. до 1 фунта.

Свѣдѣнія о количествѣ брака, послѣдовавшаго при приготовленіи клинковъ и кирасъ изъ рафинированной стали, сравнительно противъ кирасъ изъ литой обуховской стали.

	Приготовлено клинковъ полированныхъ и кирасъ.	По приговору коней послѣдоваго брака.	Изъ сего количества на 100 шт. годныхъ клинковъ и кирасъ причисляется браку въ процентахъ.
<i>Изъ стали рафинированной:</i>			
Клинокъ тесачныхъ съ 1851 г.			
по 1857 годъ . . .	112 094	28 780	25,7
» драгунскихъ въ 1854 г.	6 693	1 442	21,5
» палашиныхъ для флота.	1 445	1 006	69,7
Кирасъ съ 1851 по 1857 годъ:			
Пробѣ переднихъ подвергалась $\frac{1}{10}$ часть, какъ принято по инструкции	838	420	50 $\frac{1}{2}$.
Всѣхъ же кирасъ, подлежащихъ пробѣ было приготовлено . . .	8 380		
Готовыхъ (при всѣхъ переходахъ, исключая пробы)	7 404	2 114	28,7

Изъ литой стали:

Клинокъ тесачн. въ 1857 и			
1858	30 045	1 287	4,3
1859	21 821	784	3,6
» палашиныхъ для флота въ 1856 и 1857 годахъ.	18 613	1 603	8,6
» драгунскихъ въ 1858 г.	2 640	186	7
» полусабельныхъ	2 693	193	7,1
» кавалерійскихъ	669	68	10,2
» драгунскихъ	913	147	16,1

Кирасъ въ 1858 году:

Пробованныхъ переднихъ, пробѣ подвергалась $\frac{1}{10}$	178	} 3	1,7
Всего подлежащихъ пробѣ . .	1 780		0,2
Готовыхъ (при всѣхъ переходахъ, исключая пробы)	1 852	107	5,8

Въ 1859 и 1860 годахъ:

Пробованныхъ переднихъ:

Пробѣ подвергалась $\frac{1}{10}$	88	} браку не было.
Всего приготовлено къ пробѣ	880	
Готовыхъ (при всѣхъ переходахъ исключая пробы)	876	3 0,34

Цѣна кованцовъ:

Литой стали. 1 шт.	$12\frac{1}{2}$ к.
Рафинированной . 1 »	$13\frac{5}{8}$ »

Чтобы еще нагляднѣе представить громадныя выгоды въ экономическомъ отношеніи, происшедшія отъ одного только употребленія литой стали на дѣло клинковъ, замѣтимъ, что при приготовленіи клинковъ отъ 1834 годныхъ оказывается:

изъ двухъ-выварной стали, браку	414 шт.
изъ литой стали.	54 »
менѣе противъ стали двухъ-выварной.	360 »

А какъ по штату назначено готовить клинковъ въ годъ, для всѣхъ сортовъ оружія 34 000 штукъ, то противъ вышеозначеннаго расчета причитается браку:

изъ двухъ-выварной стали	7675 шт.
— литой стали	1001 »

Слѣдовательно съ примѣненіемъ къ дѣлу клинковъ обуховской стали бракъ уменьшился противъ прежняго, на 6674 »

Кромѣ того, съ уменьшеніемъ брака въ клинкахъ уменьшится и задолженіе рабочихъ рукъ, а за симъ и сократятся расходы: по приготовленію брака, употребленію инструментовъ и проч., и отъ всего этого выйдетъ, по самому точному расчету фабрики, сбереженіе въ годъ на 12 218 р. $31\frac{1}{2}$ к.

Отъ палашиныхъ клинковъ для морскаго вѣдомства, изъ рафинированной стали, отъ 582 шт., падаетъ браку 407, что составляетъ отъ 100 шт. около $70\frac{0}{100}$, тогда какъ изъ приготовленныхъ 193 клинковъ изъ литой стали послѣдовало браку отъ 100 около $1\frac{1}{2}\frac{0}{100}$; отъ этого клинки изъ рафинированной стали обходятся за всѣми расходами 3 руб. 71 коп., а изъ литой—1 р. 62 к.; по этому на 20 000 клинковъ изъ рафинированной стали падаетъ лишнихъ расходовъ, вообще съ накладными, 41 800 рублей.

Одновременно съ открытіемъ валоваго производства по дѣлу кирасъ и клинковъ, стали изготовлять на златоустовской фабрикѣ и

всѣ инструменты для собственнаго употребленія фабрики, при чемъ, какъ оказалось, по справкѣ на мѣстѣ, срокъ службы ихъ превышалъ отъ 4 до 5 разъ сроки тѣхъ изъ нихъ, которые въ прежнее время приготавлились изъ рафинированной стали; такъ напр. одна пила изъ обуховской литой стали, замѣняетъ пять изъ рафинированной стали.

Перейдемъ теперь къ дѣлу ружейныхъ стволовъ изъ обуховской литой стали.

Мы уже выше имѣли случай упомянуть, что въ 1854 году былъ произведенъ г. Обуховымъ первый опытъ надъ годностью его литой стали на дѣло ружейныхъ стволовъ и вслѣдъ за тѣмъ были неоднократно повторяемы испытанія (*) относительно возможности приготовления изъ его литой стали ружейныхъ стволовъ, и хотя объ успѣшныхъ результатахъ этихъ опытовъ и было донесено въ февралѣ 1855 года бывшему горному начальнику полковнику Юссѣ, но тѣмъ не менѣе вполне-рѣшенный вопросъ о годности обуховской стали для приготовления изъ нея ружейныхъ стволовъ оставался довольно долгое время неизвѣстнымъ, такъ что спустя восемь мѣсяцевъ, когда уже здѣсь въ Петербургѣ были получены ружейные стволы изъ литой стали отъ фабриканта Круппа, и когда по испытаніи этихъ образцовъ убѣдились въ превосходныхъ качествахъ стволовъ изъ литой стали,—тогда только, имѣя въ виду блестящіе результаты опытовъ надъ кирасами и холоднымъ оружіемъ изъ литой стали г. Обухова, предложено было ему осмотрѣть одинъ изъ ружейныхъ стволовъ фабриканта Круппа (находившихся въ 1855 г. въ распоряженіи комитета объ улучшеніи штуцеровъ и ружей), съ тѣмъ, чтобы онъ опредѣлилъ по возможности достоинство металла и донесъ не замѣнитъ ли сталь его изобрѣтенія, ту, изъ которой сдѣланъ присланный стволъ. Въ подтвердительномъ случаѣ г. Обухову было поставлено въ обязанность приготовить нѣсколько кусковъ стали его изобрѣтенія, въ формѣ и размѣрахъ, удобныхъ для заварки стволовъ, и представить ихъ для передачи въ ружейное отдѣленіе екатеринбургской механической фабрики для обработки на стволы и для испытанія ихъ стрѣльбою. Вслѣдствіе такого распоряженія (отъ 14 ноября 1855 г.) и были г. Обуховымъ изготовлены 12 болванокъ, для передачи ихъ обработкѣ на стволы въ означенномъ заведеніи и для испытанія къ пороховою пробой. А въ дополненіе къ этимъ болванкамъ были приготовлены г. обуховымъ два ствола по образцу г. Круппа.

(*) Въ настоящее время еще у многихъ златоустовскихъ охотниковъ имѣются винтовки, приготовленные г. Обуховымъ въ 1854 г. изъ его литой стали.

Результаты опытовъ произведенныхъ особою комиссіею (*), надъ ружейными стволами, приготовленными въ оружейномъ отдѣленіи екатеринбургской механической фабрики изъ представленныхъ г. Обуховымъ болванокъ, заключались въ слѣдующемъ:

По заваркѣ, высверленіи и по наружной обточкѣ, стволы, какъ оказавшіеся совершенно чистыми, безъ всякихъ пороковъ, были подвергнуты сначала пороховой пробѣ, положенной по инструкціи для приѣма ружей, состоявшей изъ двухъ выстрѣловъ для каждаго ствола: первый выстрѣлъ: съ 6 золот. пороха, пыжемъ, пуль съ пыжемъ, второй выстрѣлъ: съ 5 золот. пороха, пыжемъ, пуль и пыжемъ (**). По осмотрѣ стволловъ послѣ выстрѣловъ, въ нихъ не оказалось никакихъ поврежденій.

Изъ числа двѣнадцати пробованныхъ стволловъ, взято было безъ выбора четыре, съ цѣлю подвергнуть ихъ пороховой усиленной пробѣ до разрыва (+).

Проба производилась въ слѣдующемъ порядкѣ:

	Вѣсъ заряда въ золотник.	Число пуль.	Число пыжей.	Число полу- пыжей.
1 выстрѣлъ	6	2	1	2
2	6	3	1	3
3	6	4	1	4
4	6	5	1	5
5	6	6	1	6
6	6	7	1	7
7	6	8	1	8
8	6	9	1	9
9	6	10	1	10
10	6	11	1	11
11	6	12	1	12
12	6	13	1	13
13	6	14	1	14
14	6	15	1	15

(*) Комиссія была составлена изъ слѣдующихъ членовъ: г-ль-м-ра Тяжелъ-нпкова, полк. Кюринга, подполк. Миллера, подполк. Обухова, капитана Граматичкова, арт. капитана Пленкова, штаб-кап. Граматичкова, колеж. регист. Баумгартена, бельгійскихъ оружейниковъ: Рума, Горварда, Гарди и мастера златоус. оружейн. фабр. Гессенбруха.

(**) Пули употреблялись вѣсомъ въ 6 золот., пыжи бумажные въ $\frac{1}{4}$ долю листа; подпущыи бумажные же въ $\frac{1}{8}$ долю листа.

(+) Для ускоренія заряженія употреблялись два шомпола вѣсомъ: 1-й въ $3\frac{3}{4}$ фун., 2-й въ $3\frac{1}{8}$ фунт. Пули прибивались двумя и тремя сильными ударами.

15	.	.	.	.	.	.	.	.	6	16	1	16
16	.	.	.	.	.	.	.	.	6	17	1	17
17	.	.	.	.	.	.	.	.	6	18	1	18
18	.	.	.	.	.	.	.	.	6	19	1	19
19	.	.	.	.	.	.	.	.	6	20	1	20
20	.	.	.	.	.	.	.	.	6	21	1	21
21	.	.	.	.	.	.	.	.	6	22	1	22
22	.	.	.	.	.	.	.	.	7	22	1	22
23	.	.	.	.	.	.	.	.	8	22	1	22
24	.	.	.	.	.	.	.	.	9	23	1	23
25	.	.	.	.	.	.	.	.	10	24	1	24
26	.	.	.	.	.	.	.	.	10	26	1	26
27	.	.	.	.	.	.	.	.	10	30	1	30
28	.	.	.	.	.	.	.	.	12	34	1	34

При двадцать первомъ выстрѣлѣ пороховые газы прорвались чрезъ затравку въ казенникѣ, пули же остались въ стволахъ. При разряжаніи пыжевникомъ оказалось невозможнымъ достать пули изъ ствола, почему пули изъ одного изъ нихъ были высвобождены нагрѣваніемъ ствола до синяго цвѣта, а изъ трехъ остальныхъ при-
нуждены были ихъ высверливать.

При двадцать второмъ выстрѣлѣ казенники были перемѣнены, потому что въ прежнихъ выторѣли затравочные стержни. При этой работѣ былъ поврежденъ сверломъ каналъ одного ствола, и потому онъ былъ исключенъ изъ пробной партіи.

При двадцать шестомъ выстрѣлѣ на поверхности стволовъ образовались небольшія выпуклости вслѣдствіе сильнаго сплющиванія пуль въ каналахъ.

По осмотру комиссіею ствола фабриканта Крупна оказалось, что металлъ его не изъять отъ недостатковъ, потому что на дульной части близъ мушки были видны значительныя черновины. Хотя ружейные стволы за подобные недостатки не бракуются, но тѣмъ не менѣе обстоятельство это обратило на себя вниманіе комиссіи, потому что стволъ Крупна былъ присланъ въ Россію какъ образецъ совершенства.

При таковомъ же осмотру стволовъ, приготовленныхъ изъ литой стали г. Обухова, не найдено никакихъ недостатковъ. Одинъ изъ нихъ, несмотря на уменьшенный вѣсъ (стволъ вѣсилъ 3 фунта 36 золотн.), былъ пробованъ четыремъ послѣдовательно увеличенными зарядами, а именно:

1-й	выстрѣль	въ	$2\frac{1}{2}$	золот.	пороху	и	пуля	.	.	.	.	.	} (*)
2-й	«		5	«	«	«	.	.	.	.	.		
3-й	«		$7\frac{1}{2}$	«	»	«	.	.	.	.	.		
и 4-й	«		10	«	«	«	.	.	.	.	.		

По осмтрѣ ствола послѣ пробы найдено, что онъ остался также чистъ, какъ онъ былъ до начала пробы.

Чтобы еще болѣе убѣдиться въ необыкновенной тягучести и вязкости металла, по предложенію г. Обухова, стволъ этотъ былъ согнутъ, въ холодномъ состояніи, въ кольцо, но и послѣ этой разрушающей пробы на стволѣ не было обнаружено и слѣдовъ пороховъ.

За тѣмъ подвергнуты были пороховой пробѣ еще два ствола. Одинъ изъ нихъ, приготовленный по образцу обыкновенныхъ солдатскихъ ружей, былъ пробованъ тоже четырьмя послѣдовательно увеличенными зарядами до 10 золот. пороха. Послѣ пробы, какъ внутри ствола, такъ и снаружн, небыли обнаружены недостатки.

Наконецъ третій стволъ, приготовленный по образцу Круппа, предполагено было пробовать до разрыва.

Выстрѣлы производились въ слѣдующемъ порядкѣ:

1-й	выстрѣль	въ	$2\frac{1}{2}$	зол.	пороху	съ	одною	пулей	. . .
2-й	»		5	»	«	«	«	«	. . .
3-й	«		$7\frac{1}{2}$	«	«	»	«	«	. . .
4-й	«		10	«	«	«	«	«	. . .
5-й	«		$12\frac{1}{2}$	«	«	«	«	«	. . .
6-й	«		15	«	«	«	«	«	. . .
7-й	«		$17\frac{1}{2}$	«	«	«	«	«	. . .
8-й	«		20	«	«	«	«	«	. . .

Послѣ каждаго выстрѣла стволъ тщательно осматривался; но до 8-го выстрѣла не найдено въ немъ ни малѣйшихъ поврежденій.

При 8-мъ выстрѣлѣ, т. е. при зарядѣ въ 20 золот. произошелъ разрывъ ствола, при чемъ дульная часть осталась безъ всякихъ поврежденій, а казенная, начиная отъ казенника, была распорота на 6 дюйм. длины.

При этомъ слѣдуетъ замѣтить, что пробный станокъ не имѣлъ ни малѣйшаго движенія назадъ, а потому вся сила пороховыхъ газовъ дѣйствовала непосредственно на самый стволъ.

Въ заключеніе отчета опытовъ, комиссія присовокупила, что г. Обуховъ занимается въ настоящее время опытами надъ полученіемъ

(*) Между пороховъ, а равно, и на самую пулю забивались особые пыжи.

⊗ Между пороховъ и пулей и сверхъ пули забивались пыжи.

литой стали въ большомъ количествѣ, и если цѣль эта будетъ достигнута, а сталь сохранить ту же необычайную вязкость, которою она обладаетъ, при полученіи ея въ малыхъ кускахъ (отъ 25 до 30 фунт.), то нѣтъ сомнѣнія, что артиллерійскія орудія, приготовленные при этихъ условіяхъ, удовлетворятъ требованію даже самаго взыскательнаго артиллериста (*).

Цѣнность литой стали г. Обухова превышаетъ вдвое стоимость желѣза, за то выдѣлка стальныхъ стволовъ можетъ производиться почти безъ брака; тогда какъ половина желѣзныхъ оказывается негодными. По мнѣнію г. Обухова, наше ствольное желѣзо далеко не однородно, а если его рафинировать, то оно возвысится въ цѣнѣ, но все таки не получить достаточной твердости, необходимой для нарезныхъ стволовъ, тогда какъ изготавливаемая имъ литая сталь выполняетъ эти условія. При этомъ г. Обуховъ предложилъ въ 1856 году произвести сравнительные опыты надъ заваркою стволовъ изъ обыкновеннаго контуазскаго (одно-выварнаго и двухъ-выварнаго) желѣза и изъ литой стали, для чего и доставилъ въ оружейный комитетъ образчики этого металла; изъ него приготовлено было въ Сестрорѣцкомъ заводѣ нѣсколько стволовъ, при чемъ замѣчено, что при машинной и ручной заваркѣ сталь сваривалась хорошо, при обточкѣ и сверленіи стволовъ металлъ оказался однороднѣе желѣза, но требовалъ для обработки лучшихъ инструментовъ, нарезки же въ стволахъ получились отчетливѣе, чѣмъ въ желѣзныхъ.

Стволы, изготовленные въ Сестрорѣцкомъ заводѣ изъ стали г. Обухова, были послѣ того испытаны оружейнымъ комитетомъ, сравнительно со стволами изъ литой стали Круппа и съ желѣзными. Въ отношеніи настильности и мѣткости выстрѣловъ стальные стволы необнаружили преимуществъ передъ желѣзными. При усиленной пробѣ стволъ Круппа разорвался на 8-мъ выстрѣлѣ, зарядомъ въ 9 золотниковъ пороха, съ 5-ю пулями и 5-ю пыжами, а стволъ Обухова разорвался на 14 выстрѣлѣ, зарядомъ въ 11 зол. съ 7 пулями и 7 пыжами; но стволъ Обухова былъ толстостѣннѣе ствола Круппа, а потому и нельзя было опредѣлить, который изъ нихъ выдержалъ относительно сильнѣйшую пробу; изломъ ствола Круппа мелкозернистый и бѣлый, а ствола Обухова крупнозернистый и сѣроватаго цвѣта.

(*) Отчетъ этотъ подписанъ слѣдующими членами, присутствовавшими на опытахъ: полк. Лизелемъ, подполк. Воронцовымъ, капитанами: Обуховымъ и Темниковымъ, шт.-кап. Комаровымъ и Ивановымъ, арт. пор. Максимовымъ, поручикомъ Воронцовымъ, смотр. арсенала Роллингофомъ, главнымъ мастеромъ Ибахомъ и старшими мастерами: Гессенбрухомъ, Шпиперомъ и Вольферцомъ.

По разсмотрѣніи вышеизложеннаго, оружейный комитетъ заключилъ, что при настоящихъ способахъ выдѣлки нашего желѣза и значительномъ бракѣ изготавляемыхъ изъ него стволовъ, литая сталь представляетъ чрезвычайную важность. Комитетъ еще въ 1855 году убѣдился въ превосходныхъ качествахъ стволовъ изъ литой стали Круппа, но единственное препятствіе къ принятію ихъ у насъ состояло въ дороговизнѣ этого металла. Приведенные опыты надъ стволами изъ литой стали Обухова показали, что они также удовлетворяютъ всѣмъ качествамъ наилучшихъ ружейныхъ стволовъ и превосходятъ по прочности, хотя точнаго сравненія ихъ въ этомъ отношеніи со стволами Круппа нельзя было сдѣлать по неимѣнію этихъ послѣднихъ въ достаточномъ количествѣ. Поэтому, принимая въ соображеніе, что сталь Обухова, будучи произведеніемъ нашего края, можетъ быть приобретаема независимо отъ политическихъ событій, сверхъ того она стоитъ отъ 1 р. 60 к. до 2 р. сер., крупновская же болѣе 5 р. 50 к. сер. за пудъ,—оружейный комитетъ призналъ тогда же необходимымъ столь возможно скорѣе повторить опыты въ большихъ размѣрахъ надъ сталью Обухова, для чего и предполагалось доставить оную, съ первымъ весеннимъ караваномъ, въ Ижевскій и Сестрорѣцкій заводы въ количествѣ на 1000 стволовъ.

Вслѣдствіе повелѣнія Его Императорскаго Высочества Генералъ-Фельдцейхмейстера, послѣдовавшаго вскорѣ по окончаніи приведенныхъ выше опытовъ (27 авг. 1856 г.) Главный начальникъ уральскихъ заводовъ приказалъ доставить свѣдѣнія о томъ: не имѣетъ-ли г. Обуховъ надобности еще въ какихъ пособіяхъ для успѣшнаго занятія по предмету производимыхъ имъ опытовъ надъ примѣненіемъ литой стали къ выдѣлкѣ ружейныхъ стволовъ и кирасъ. Вслѣдствіе этого г. Обуховъ просилъ горнаго начальника сдѣлать зависящее съ его стороны распоряженіе: 1) къ поспѣшному утвержденію смѣты, представленной отъ 13 августа 1856 г., на постройку 10 отливочныхъ горновъ, въ томъ отдѣлѣ стальной фабрики, гдѣ предполагалось поставить другіе воздушные мѣха, и 2) чтобы въ число требующагося для оружейной фабрики на 1856 заводскій годъ 11 т. коробовъ угля, было отпущено до 1000 коробовъ выжженнаго исключительно изъ сосноваго лѣса.

Но вопросъ о приготовленіи артиллерійскихъ орудій изъ литой стали, не смотря на заявленіе г. Обуховымъ, въ февралѣ 1854 года о возможности успѣшнаго и выгоднаго примѣненія его стали къ изготовленію изъ нея орудій, оставался долгое время, именно до 1857 года, вовсе нетронутымъ, и лишь по требованію Артиллерійскаго департамента Военнаго министерства, департаментъ Горныхъ и Соляныхъ дѣлъ просилъ г. главнаго начальника уральскихъ заводовъ

доставить свѣдѣніе о томъ, какихъ калибровъ орудія могутъ быть отливаемы изъ стали, изобрѣтенной г. Обуховымъ. Вслѣдствіе выше-сказаннаго требованія Артиллерійскаго департамента, и имѣя въ виду повелѣніе Его Императорскаго Высочества Генераль-Фельдцейхмейстера относительно оказанія всѣхъ средствъ къ успѣшному производству предпринятыхъ г. Обуховымъ опытовъ, надъ употребленіемъ литой стали на разные предметы, г. Обуховъ просилъ у горнаго начальника разрѣшеніе на возведеніе новой фабрики въ линію съ существующею въ Златоустѣ стальною фабрикою, а также на устройство въ ней 36 печей съ 72 горнами для плавки стали. При этомъ г. Обуховъ присовокупилъ, что если ему тотчасъ будетъ разрѣшено приступить къ постройкѣ, то фабрика будетъ готова къ осени, а зною, того же 1857 года, можно будетъ приступить къ самой работѣ.

Съ возведеніемъ этой фабрики г. Обуховъ полагалъ на первый случай отливать слѣдующихъ калибровъ орудія: 12 фунт. облегченныя пушки и полевые батарейныя 12 ф. пушки и $\frac{1}{2}$ пудовые однорогн.

Постройка же новой фабрики собственно въ Златоустовскомъ заводѣ считалась удобной по слѣдующимъ весьма важнымъ причинамъ: 1) по близости нахожденія бѣлой огнепостоянной глины; 2) по открытому въ недалекомъ разстояніи мѣсторожденію графита; 3) по отличнымъ и изслѣдованнымъ качествамъ сырцовою стали Златоустовской оружейной фабрики, чугуна Саткинскаго завода и магнитнаго желѣзняка изъ Наземской горы, лежащей въ 17 верстахъ отъ Златоуста; 4) по обученной имъ артели опытныхъ плавильщиковъ въ числѣ 20 челов., отъ которыхъ требуется большой навыкъ въ нагрѣвѣ тиглей и въ особеннсти въ обращеніи съ ними во время плавки стали; отъ неопытности ихъ трескаются тигли не только во время нагрѣва, но и въ моментъ расплавленія стали, а все вмѣстѣ взятое ведетъ къ напрасной тратѣ тиглей, угля, стали и времени; 5) по имѣющимся: устройству станковъ для дѣла тиглей и цѣлой артели приученныхъ рабочихъ для этой цѣли.

Основываясь на этихъ данныхъ, видно, что оружейная фабрика имѣла всѣ средства, къ тому, чтобы начать производство литой стали, чрезъ полгода и много чрезъ годъ, въ обширномъ видѣ, тогда какъ при выборѣ новаго мѣста та же цѣль, по мнѣнію г. Обухова, могла бы быть достигнута лишь чрезъ нѣсколько лѣтъ. При такихъ размѣрахъ сталелитейной фабрики годичная производительность литой стали могла бы простираться до 12 500 пудъ и притомъ, по соображеніямъ г. Обухова, на слѣдующія потребности:

На кованцы для клинковъ.	2 000 пуд.
На кпрасы	2 000 »
На пилы и вообще инструменты для фабрики и за- водовъ златоустовскаго округа	1 000 »
Для отправки въ Нижнетуринскій заводъ, для дѣла ружей на 5000 штукъ, вслѣдствіе личнаго приказанія бывшаго г. главнаго начальника уральскихъ заводовъ генераль отъ артиллеріи Глинки	2 000 »

Остающаяся за тѣмъ сталь въ количествѣ 3 т. пудъ, могла быть употреблена для отливки отъ 20 до 30 орудійныхъ болванокъ, для орудій вышесказанныхъ калибровъ, а остальные 2500 пудъ въ запасъ на случай экстренныхъ требованій литой стали.

Вмѣстѣ съ этимъ г. Обуховымъ было донесено, что въ случаѣ требованія орудій большихъ калибровъ придется построить и фабрику въ большихъ размѣрахъ, и что собственно препятствій для отливки ихъ не предвидится.

Устройство въ такихъ, хотя и весьма скромныхъ размѣрахъ, сталелитейной фабрики, конечно далеко бы не соответствовало обширности примѣненія литой стали, но съ другой стороны и такое учрежденіе имѣло бы уже за собой въ томъ отношеніи весьма важное значеніе, что тѣмъ самымъ было бы положено первое прочное основаніе къ дальнѣйшему и быстрѣйшему развитію этой новой и весьма важной отрасли сидоротехники.

Обстоятельство это не было упущено изъ виду горнымъ начальникомъ златоустовскихъ заводовъ и потому (предписаніемъ отъ 26 марта того же 1857 года) было разрѣшено имъ г. Обухову приступить къ постройкѣ новой фабрики, и донесено о томъ главному начальнику. Но такъ какъ возведеніе подобныхъ построекъ было безъ сомнѣнія сопряжено съ затратою болѣе или менѣе значительныхъ капиталовъ, то главный начальникъ (отъ 14 мая 1857 г.) и увѣдомилъ горнаго начальника, о томъ что свѣдѣнія, изложенныя въ его донесеніи, полученныя отъ г. Обухова, по предмету стальныхъ орудій, онъ сообщилъ департаменту горныхъ и соляныхъ дѣлъ, съ просьбою разрѣшенія на допущеніе тѣхъ построекъ, которыя признаны необходимыми для того, чтобы начать приготовленіе пушекъ, но что непосредственно отъ себя, на такія важныя и цѣнныя постройки, онъ разрѣшенія дать не можетъ, предоставляя впрочемъ продолжать заготовленіе матеріаловъ на эти постройки; о чемъ и дано знать г. Обухову, а вслѣдъ за тѣмъ на другой же день (15 мая) предложено было г. Обухову вовсе остановить предпринятую уже постройку литейной фабрики до полученія на то раз-

рѣшенія отъ начальства. 6 іюня 1857 года съ согласія г. главнаго начальника, горный начальникъ предписалъ г. Обухову приступить опять къ постройкѣ 24 горновъ и обнести ихъ досчатою временною стѣною въ столбахъ и такою же крышею.

Но видно, что почти трехгодовые опыты надъ кирасною, клинковою и ствольною сталью г. Обухова, доказавшіе превосходныя качества этого металла, качества, служившія вѣрнымъ залогомъ возможности успѣшнаго примѣненія этого матеріала для изготовленія изъ него артиллерійскихъ орудій, были все еще недостаточны для устраненія сомнѣній въ удобопримѣимости его для послѣдней цѣли. Сомнѣніе это довольно рѣзко высказалось въ мнѣніи главнаго начальника уральскихъ заводовъ, еообщенномъ имъ въ департаментъ горныхъ и соляныхъ дѣлъ, о предіриятіи г. Обухова отлить орудія изъ стали его изобрѣтенія, въ которомъ между прочимъ сказано: а) что отливка орудій изъ литой стали не только у насъ, но и во всей Европѣ есть дѣло совершенно новое, а потому хотя предпріятіе г. Обухова и заслуживаетъ вниманія, но его нельзя не признать не больше того какъ за опытъ, о результатахъ котораго положительнаго заключенія сдѣлать не возможно; между тѣмъ для этого опыта потребуется весьма много денегъ, труда и рабочихъ рукъ. Поэтому для лучшаго обезпеченія успѣха отливки орудій изъ литой стали было бы полезнѣе, прежде всякихъ начинаній командировать г. Обухова на заводъ г. Круппа, мѣсяцевъ на шесть, для ознакомленія и изученія во всей подробности устройства, для приготовленія стали и литья орудій, тамъ существующихъ, и б) чтобы начать производство опытовъ не на златоустовскомъ, а на воткинскомъ заводѣ, вмѣстѣ съ тамошнимъ горнымъ начальникомъ, полковникомъ (нынѣ генералъ-маіоромъ) Юссой. Вслѣдствіе этого и послѣдовало въ 16-й день августа 1857 г. Высочайшее повелѣніе о командированіи г. Обухова на 6 мѣсяцевъ въ Германію для осмотра и изученія устройствъ, служащихъ къ приготовленію стали и орудій.

Во время бытности г. Обухова за границей, строительный комитетъ златоустовскихъ заводовъ отъ 15 марта 1858 г. препроводилъ за отсутствіемъ его, къ исправлявшему должность управителя оружейной, капитану Иванову, копію съ предписанія главнаго начальника генералъ-лейтенанта Фелькнера къ г. горному начальнику и приказалъ, согласно сдѣланныхъ замѣчаній его превосходительствомъ, доставить надлежащія свѣдѣнія по различнымъ вопросамъ. Главный начальникъ въ предписаніи своемъ между прочимъ писалъ: «чтобы разрѣшить самому постройку, требующую столь значительныхъ расходовъ, или ходатайствовать о разрѣшеніи ея предъ высшимъ начальствомъ, я считаю необходимымъ имѣть предварительно

полное убѣжденіе, какъ въ необходимости предназначенныхъ устройствъ, такъ и въ томъ что они вознаграждать въ непродолжительное время исчисленные на возведеніе ихъ расходы. Далѣе генералъ Фелькнеръ, дѣлая разные доводы относительно того, чтобы не возводить въ Златоустѣ стальной фабрики и не входя въ подробное разсмотрѣніе представленныхъ къ нему проектовъ, возвратилъ ихъ г. горному начальнику, съ тѣмъ, что если онъ убѣжденъ въ необходимости и дѣйствительной пользѣ предполагаемыхъ къ возведенію сталелѣвательныхъ устройствъ, то объяснилъ бы доказательно: на какихъ данныхъ такое убѣжденіе основано и подгрѣпилъ бы доводы цифрами. Затребованное свѣдѣніе было представлено въ строительный комитетъ изъ оружейной конторы.

Но вскорѣ послѣ того возвратился самъ подполковникъ Обуховъ изъ за границы и донесъ высшему начальству: а) что по осмотрѣ на фабрикахъ Шейбенъ и Круппа фабрикаціи стальныхъ орудій, онъ пришелъ къ заключенію, что сталь, приготовляемая по предложенному имъ способу, свойствами своими вполне удовлетворяетъ предназначаемой цѣли, и что поэтому приготовленіе стальныхъ орудій въ Россіи не представляетъ особенныхъ затрудненій; но для этого необходимо устроить въ Златоустѣ сталелитейную фабрику съ надлежащими механизмами и двумя паровыми молотами, и б) что размѣры сказанной фабрики будутъ зависѣть отъ калибра орудій, въ ней приготовляемыхъ, и потому смѣты на постройку ея могутъ быть составлены не прежде, какъ по полученіи надлежащихъ по этому предмету свѣдѣній, и что если въ настоящее время и нельзя опредѣлить въ точности, какія именно средства потребуются для устройства фабрики, въ которой бы отливались артиллерійскія орудія большихъ калибровъ, то для изготовленія полевыхъ орудій, по образцу вводимыхъ во Франціи, или другихъ небольшихъ калибровъ, по мнѣнію подполковника Обухова, совершенно достаточно устроить сталелитейную на 54 печи съ 108 горнами, 2 паровыми молотами въ 750 и 200 пудъ и двумя воздушными цилиндрами, и что при устройствѣ такой фабрики легко можетъ быть соблюдено условіе, дабы въ случаѣ надобности, безъ всякаго неудобства, можно было распространить оную до размѣровъ, необходимыхъ для отливки большихъ калибровъ орудій.

Вслѣдствіе сего было Высочайше утверждено, сдѣлать немедленно всѣ распоряженія къ безотлагательному устройству въ Златоустѣ сталелитейной фабрики. О чемъ и состоялось предписаніе г. главнаго начальника горныхъ заводовъ уральскаго хребта къ г. горному начальнику златоустовскихъ заводовъ отъ 30 іюля 1858 года.

Итакъ, изъ вышеприведеннаго хода дѣла видно, что лишь послѣ

трехъ-лѣтней въ сущности безплодной переписки, т. е. съ 19-го апрѣля 1855 по 1 августа 1858 г., было приступлено къ безотлагательному возведенію въ Златоустъ устройства для приготовленія литой стали. Но и здѣсь изобрѣтателю приходилось бороться съ множествомъ препятствій, ибо при полномъ желаніи доказать въ возможно скорѣйшемъ времени великолѣпныя свойства пушекъ литой стали, осуществленіе начертанныхъ имъ предположеній встрѣтило большія затрудненія и замедленія, въ особенности по изготовленію заказанныхъ екатеринбургской механической фабрикѣ парового молота, воздуходувной машины, сверлильных станковъ и проч. Такъ напр. паровой молотъ въ 200 пудъ, заказанный въ сентябрѣ 1858 г., былъ доставленъ лишь въ декабрѣ 1859 г., т. е. позже десятию мѣсяцами; ибо при заказѣ фабрика имѣла въ виду приготовить молотъ этотъ въ продолженіи 6 мѣсяцевъ; два сверлильныхъ пушечныхъ станка были доставлены въ Златоустъ въ январѣ 1859 года; въ августѣ 1859 были доставлены отъ воздуходувной машины только цилиндры съ крышками и сальниками, поршни же и паровая машинка для накачиванія воды въ котель парового молота были доставлены изъ Екатеринбурга въ Златоустъ въ концѣ апрѣля 1860 года.

Итакъ, стало быть едва только въ 1860 году т. е., спустя слишкомъ пять лѣтъ послѣ перваго заявленія г. Обуховымъ о полной возможности и выгоды готовить изъ его стали артиллерійскія орудія,—представилась изобрѣтателю возможность приступить къ осуществленію давно тому назадъ выработанной имъ идеи. При этомъ весьма важно замѣтить, что г. Обухову, несмотря на далеко еще, въ то время, не организованное состояніе сталелитейной фабрики въ Златоустѣ, представлялось не производство, какъ это обыкновенно дѣлается, продолжительныхъ опытовъ надъ примѣненіемъ его литой стали къ отливкѣ артиллерійскихъ орудій, а напротивъ того приступить прямо къ изготовленію изъ сплошной массы литой стали 12 фунт. облегченной пушки, достойной состязанія съ подобною же пушкою фабриканта Круппа, которому, какъ мы видѣли, лишь послѣ десяти-мѣтныхъ изысканій надъ усовершенствованіемъ отливки стальныхъ орудій, удалось достигнуть приготовленія 6 фунт. и большаго калибра орудій изъ сплошной стальной массы безъ чугунной муфты, потому что приготовленіе большихъ калибровъ орудій съ выкованными изъ той же массы цапфами представляетъ, по отзыву самаго г. Круппа, *необыкновенныя затрудненія* (Die Darstellung schwerer Rohre mit Schildzapfen aus Einem Stück Gussstahl bereitet bekanntlich ausserordentliche Schwierigkeiten). Но и это затрудненіе, предъ которымъ долгое время останавливался опытный стале-

литейщикъ, было съ перваго же разу, и при томъ при весьма не совершенныхъ средствахъ фабрики, преодолено г. Обуховымъ, и кому не извѣстны тѣ блестящіе результаты, которыми увѣнчались опыты въ 1860 году надъ первымъ произведеніемъ Князе-Михайловской сталелитейной фабрики, произведеніемъ не имѣющимъ и въ настоящее время себѣ ничего подобнаго на лондонской выставкѣ, и на которое г. Полетика указываетъ, какъ на единцу во всемирной промышленности.

Казалось бы, что послѣ такихъ превосходныхъ результатовъ опытовъ оставалось только ожидать весьма быстрого развитія сталолитейнаго производства на Князе-Михайловской фабрикѣ, но на самомъ дѣлѣ вышло противное. Обстоятельство это, отчасти по незнанію истинныхъ причинъ, замедлявшихъ изготовленіе артиллерійскихъ орудій, частію же изъ желанія ослабить достоинство изобрѣтенія, возбуждало различныя мнѣнія о самомъ способѣ г. Обухова; такъ напр. многіе говорили, что способъ этотъ не рационаленъ, потому что шихта составляется изъ трехъ разнородныхъ матеріаловъ; что только тотъ способъ слѣдуетъ считать рациональнымъ, въ которомъ шихта составляется изъ одной только пудлинговой или другой стали безъ всякаго прибавленія другихъ веществъ, которыя только вредятъ правильности плавки; что способъ этотъ требуетъ особенной, въ сущности невозможной при валовомъ производствѣ, тщательности при сортированіи сырыхъ матеріаловъ и, наконецъ, что уже крайне оскорбительно: будто-бы г. Обуховъ въ послѣднее время, въ видахъ личнаго интереса и въ ущербъ достоинства металла, перемѣнилъ шихту и сталь употреблять вмѣсто обѣчекъ сырцової стали, болѣе дешевый матеріалъ—обѣчки желѣза, которые, по неплавимости желѣза, будутъ *растворяться* въ расплавленной въ тиглѣ массѣ и вредить однородности ея.

Постараемся показать полную неосновательность этихъ мнѣній, а вслѣдъ за тѣмъ выставить и дѣйствительныя причины, замедлившія производительность Князе-Михайловской фабрики.

Что касается первыхъ трехъ возраженій, то неосновательность ихъ вполне объясняется изъ предыдущей нашей статьи, въ которой положительно была доказана невозможность получать въ большихъ массахъ мягкую однородную литую сталь изъ шихтъ, составленныхъ изъ одной только пудлинговой или другой стали; и что особенность способовъ Обухова и Круппа проявилась именно вслѣдствіе невозможности такого тщательнаго сортированія на глазъ, чтобы закладка во всѣхъ тигляхъ заключала въ себѣ одинаковое количество углерода, и что въ этихъ двухъ способахъ это тождественное уравниваніе въ содержаніи углерода производится, независимо отъ воли ма-

стера, прибавляемымъ, въ каждый тигель, регулирующимъ веществомъ.

Что же касается послѣдняго мнѣнія, относительно замѣненія сырцовою стали желѣзными обсычками, которые не плавятся, а какъ-то *растворяются* и тѣмъ самымъ портятъ получаемый продуктъ, то мы въ этомъ видимъ одно только положительное отсутствіе знанія самыхъ простыхъ законовъ металлургіи, а съ другой стороны и оскорбительное намѣреніе выставить на видъ извращенные факты.

И въ самомъ дѣлѣ, что желѣзные обсычки въ этомъ случаѣ не могутъ имѣть ни малѣйшаго вліянія на качество получаемого продукта, то это весьма ясно потому, что въ моментъ плавленія шихты, находящіяся въ тигляхъ обсычки желѣза будутъ уже процементованы, такъ что въ этомъ случаѣ процессъ цементованія желѣза, подобно тому какъ мы это видѣли въ способѣ г. Аносова, будетъ и долженъ всегда предшествовать плавленію, такъ, что въ моментъ плавленія будутъ находится въ тигляхъ уже не обсычки желѣза, а цементная сталь. — А въ доказательство того, что употребленіе желѣзныхъ обсычекъ дѣйствительно не вредитъ достоинствамъ литой стали, приводимъ результаты слѣдующихъ опытовъ, произведенныхъ въ 1860 г. ноября 26 и 24 надъ ружейными стволами 6-ти линейнаго калибра, № 4, изъ литой стали, въ составъ шихты которой вошли сырцовая сталь, чугуны и магнитный желѣзнякъ, и другого, № 3, изъ шихты, содержащей желѣзо, чугуны и магнитный желѣзнякъ.

Проба 24 ноября при температурѣ 9° Р.

Ствола подъ № 3.				Ствола подъ № 4.		
Порядокъ выстрѣл.	Величина заряда.	Число пуль.	Число пыжей.	Величина заряда.	Число пуль.	Число пыжей.
1	2½	1	2	2	1	2
2	5	2	3	5	2	3
3	7½	3	4	7½	3	4
4	10	4	5	10	4	5
5	15	11	12	15	11	12

По окончаніи пробы и при осмотрѣ стволовъ оказалось, что въ № 4, въ мѣстѣ соприкасанія пуль съ зарядомъ, стволъ расширился противъ калибра на одну точку, — въ № 3, хотя стволъ въ этомъ мѣстѣ тоже расширился, но менѣе. По осмотрѣ никакихъ пороковъ какъ снаружы, такъ и внутри не оказалось.

Проба 26 ноября производилась съ цѣлью опредѣлить достоинство металла того и другого ствола. Проба производилась при температурѣ 8°.

Отъ выстрѣла при зарядѣ въ 15 золотниковъ пороху, 15 пуль и 16 пнжей (пеньковыхъ), оба ствола были разорваны, при чемъ въ стволѣ подѣ № 4, послѣдняя пуля подвинулась на $\frac{1}{4}$ дюйм., а остальные стиснулись, образовавъ сплошной цилиндръ; стволъ распоролъ по длинѣ отъ мѣста соприкасання пуль до казенной части; нижнюю часть оторвало. Въ стволѣ № 3, послѣдняя пуля подвинулась впередъ на $1\frac{1}{4}$ дюйм., остальные пули стиснулись еще болѣе; брусъ, къ которому стволъ былъ прибитъ скобами, расщепало; скобы оторвало, и отбросило стволъ отъ мѣста пробы на 8 сажень. Стволъ распоролъ также какъ и стволъ № 4, но отъ казенной части отлетѣлъ только небольшой осколокъ, изъ чего коммисія заключила, что вязкость ствола № 3 болѣе вязкости ствола № 4 (*).

Что же касается сравнительной цѣнности сырцової стали и желѣза, употребляемыхъ для приготовленія литой стали, то послѣдній матеріалъ обходится для златоустовской фабрики не только дешевле, а напротивъ того дороже перваго. И въ самомъ дѣлѣ, по имѣющейся у насъ справкѣ, засвидѣтельствованной контролеромъ, видно, что желѣзо болваночное, получаемое оружейною фабрикою изъ Саткинскаго и Кусинскаго заводовъ, обходится при вольномъ трудѣ и съ накладными расходами, пудъ 1 р. 18 к. а съ провозною платою 1 « 22 « Сырая сталь, идущая на дѣло литой стали, для орудій и проч., приготовляемая при самой оружейной фабрикѣ, обходится при вольномъ трудѣ съ цѣховыми расходами, пудъ въ 1 « 18 $\frac{3}{4}$ «

Накладные же расходы отчисляются на окончательно приготовляемая на фабрику издѣлія.

Употребленіе же болѣе цѣннаго матеріала — желѣзныхъ обѣчекъ — на дѣло литой стали, составляетъ, не больше того, какъ вынужденную мѣру, потому что, какъ уже объ этомъ было говорено, златоустовская сырцовая фабрика доставляетъ въ годъ всего только до 50 т. пудъ сырой стали, что очевидно далеко недостаточно даже при настоящей производительности Князе-Михайловской фабрики. Расширить же собственно для этой цѣли сырцовую фабрику значило бы затратить безъ всякой надобности значительные капиталы, которые всегда и въ особенности въ настоящее время лучше было бы употребить на болѣе важные предметы по сталелитейному производству.

Дѣйствительныя же причины, замедлявшія до сихъ поръ производительность Князе-Михайловской фабрики, происходили:

(*) Пули были свинцовыя, вѣсомъ въ 6 золот., пнжи пеньковыя; послѣдніе при заряданіи забивались сначала желѣзнымъ шомполомъ и окончательно по желѣзному шомолу ударили деревяннымъ молоткомъ въ 10 фунт. вѣсомъ.

1) Отъ дурно приготовленныхъ тиглей, во время бытности г. Обухова въ Петербургѣ, по случаю пробы его 12 фунт. облегченной стальной пушки, 4000-ми выстрѣловъ. Остановка эта случилась въ концѣ ноября 1860 г. и продолжалась все время до возвращенія г. Обухова въ Златоустъ т. е. до 1-го августа 1861 года. За тѣмъ апрѣль и часть мая мѣсяцевъ были употреблены г. Обуховымъ на изслѣдованіе причинъ худой стойкости тиглей, а также на приготовленіе новыхъ.

2) Вслѣдствіе продолжительныхъ, почти непрерывныхъ проливныхъ дождей, бывшихъ въ первыхъ числахъ августа 1861 г., въ златоустовскомъ заводѣ было сливное водополье, которое произвело значительныя разрушенія и поврежденія: а) сливному мосту, б) лѣвому берегу, который въ 1858 г. былъ укрѣпленъ при помощи свай деревянною обшивкою и в) находящимся на немъ постройкамъ для воздуходувной машины и помѣщеніямъ для семи паровыхъ котловъ Князе-Михайловской фабрики. Главная причина разрушенія какъ берега, такъ и построекъ фабрики приписывается тому, что сливной мостъ, по ветхости (*), не могъ выдержать напора воды, которая сорвавъ лѣвый бортъ его, разливалась всей массой на лѣвый берегъ и размывала все, что встрѣтила на своемъ пути. Убытки, причиненныя этимъ водопольемъ, простираются слишкомъ до 15 т. руб.

3) Осенью 1861 года, когда въ заводскомъ прудѣ было изобиліе въ водѣ, фабрика не могла дѣйствовать по не имѣнію запаса въ углѣ, а когда къ доставкѣ послѣдняго были приняты должныя мѣры, тогда уже не было воды въ прудѣ.

4) Обнаруживающійся по временамъ (приблизительно отъ 15 января по 15 марта) недостатокъ воды въ заводскомъ прудѣ, для приведенія въ движеніе воздуходувныхъ машинъ, вдувающихъ воздухъ въ литейные горна.

5) Медленная доставка изъ Петербурга заказанныхъ за границу машинъ для Князе-Михайловской фабрики, между которыми находится также паровой молотъ въ 550 п. для ковки 6 дюйм. морскихъ и 24 фунт. сухопутныхъ пушекъ, и паровая воздуходувная машина.

Съ установкой этой машины фабрика будетъ поставлена внѣ всякой зависимости отъ состоянія уровня воды въ заводскомъ прудѣ. Машина (*) эта предназначена собственно для дѣйствія въ зимнее

(*) Плотины, устроены для скопа воды въ 8 арш. и 6 верш., между тѣмъ какъ запасъ воды въ прудѣ во время водополья измѣнялся только отъ 5 арш. 8 вер. до 7 арш. 7 верш.

(*) Доставленная нынѣ изъ Бельгій 160 сильная паровая машина, при діаметрѣ цилиндровъ въ 9 фут. и 3½ дюйм., длинѣ хода въ 8 фут. и при скорости 30 оборот. въ 1', будетъ доставлять отъ 25 000 до 30 000 кубическихъ футовъ воздуха

время, когда обыкновенно ощущается недостатокъ воды въ прудѣ, въ остальное же время будетъ вдвухаться воздухъ, какъ это и до сихъ поръ имѣло мѣсто, гидравлическими воздухоудвными машинами.

Обстоятельства эти, какъ это легко усмотрѣть, должны были имѣть огромное вліяніе на развитіе Князе-Михайловской сталелитейной фабрики, и суть причины тому, что и по настоящее время, не смотря на весьма дѣятельное и усиленное производство работъ, многія постройки недокончены, и что нѣкоторые наряды по артиллеріи не могли быть своевременно выполнены.

Обратимся теперь къ описанію современнаго состоянія Князе-Михайловской фабрики, и вслѣдъ за тѣмъ посмотримъ, до какихъ размѣровъ расширится производительность ея съ окончаніемъ всѣхъ начатыхъ построекъ и, наконецъ, до какихъ предѣловъ вообще можетъ быть доведено это производство въ Златоустѣ въ зависимости отъ мѣстныхъ условій.

Собственно сталелитейная Князе-Михайловская фабрика состоитъ изъ 96 горновъ, изъ которыхъ въ каждый помѣщается по два тигля, вмѣстимостью по $1\frac{1}{2}$ пуда стали; такъ, что при совокупномъ дѣйствіи всѣхъ горновъ можетъ получаться въ одну плавку, со включеніемъ привѣса—среднимъ числомъ до $\frac{3}{4}$ фунта стали на тигель, до 301 пуд. 20 фунт. стали, а увеличивая насадку стали въ каждый тигель, фабрика можетъ отливать болванки вѣсомъ до 334 пудовъ.

Впрочемъ, на полученіе такого вѣса массы, при настоящихъ средствахъ фабрики, можно рассчитывать лишь при вполне благоприятныхъ обстоятельствахъ; если же, напротивъ того, отливки производятся зимою, во время маловодія, стало быть при слабомъ дѣйствіи воздухоудвныхъ машинъ (при чемъ отъ неравномѣрности дутья въ одни горны вдвухается воздуха больше, а въ другіе меньше), то вслѣдствіи неодинаковой степени жара въ горнахъ обыкновенно происходитъ неодновременное поспѣваніе тиглей, и въ такомъ случаѣ часть стали отливается обыкновенно въ малыя изложницы, въ орудіи же изложницу среднимъ числомъ выливается около 160 тиглей (*). Къ причинамъ неодновременнаго поспѣванія стали въ

въ минуту, что вполне достаточно, потому что въ сущности требуется только 22 400 куб. фут. воздуха въ 1', потому что на каждый тигель полагается 100 куб. фут. въ 1', а всѣхъ тиглей будетъ 224.

(*) Въ Январѣ 1862 г. было отлито восемь такихъ болванокъ, предназначенныхъ для приготовленія изъ нихъ 6 дюймовыхъ пушекъ и при томъ слѣдующаго вѣса:

2 января отлита болванка вѣсомъ въ	257 пудъ,
4 » » » » » »	252 »

фунтовъ угару на пудъ откованной болванки (*). Такимъ образомъ
искомый вѣсъ болванки 12 фунтоваго орудія будетъ:

1)	Вѣсъ орудія	= 113 пуд.
2)	» канала	= 20 »
3)	» хвоста и прибыли =	15 »
4)	» отъ обточки . . .	= 15 »
5)	» угара по 3 фунт. =	12 »

Всего . . . 175 пуд.

а 24 фунтоваго:

1)	Вѣсъ орудія	= 230 пуд.
2)	» канала	= 28 »
3)	» хвоста и прибыли =	20 »
4)	» отъ обточки . . .	= 20 »
5)	» угара по 3 фунт. =	22 »

Вѣсъ болванки = 320 пуд.

Изъ этого расчета между прочимъ видно, что 24 фунтовый калибръ есть наибольшій, который можетъ отливать сталелитейная Князе-Михайловская фабрика.

Но имѣя въ виду, что 24 фунт. калибра стальныя орудія могутъ потребоваться и нѣсколько большаго вѣса, полковникъ Обуховъ приступилъ къ пристройкѣ къ существующей литейной, помѣщенія еще для 16 горновъ, вмѣстимостью до 48 пудовъ стали; такъ что съ постройкою этихъ горновъ, фабрика будетъ въ состояніе получать въ одну плавку до 380 пуд. стали. Впрочемъ, по мнѣнію полковника Обухова представляется возможность еще нѣсколько увеличить количество стали, получаемой въ одну плавку постройкою горновъ въ навѣсочномъ покоѣ (находящемся въ существующей литейной), а навѣсочный покой перенести въ нынѣшній сверлильный покой, который по устройствѣ новой сверлильной фабрики и безъ того долженъ упраздниться.

Князе-Михайловская фабрика въ нынѣшнемъ своемъ состояніи можетъ отливать и проковывать по четыре 12 фунт. сухопутныхъ или 5 дюйм. морскихъ орудій въ одну недѣлю или шесть рабочихъ дней, а въ мѣсяцъ 16 орудій, того или другаго калибра (*).

(*) Угаръ при ковкѣ большихъ орудій меньше чѣмъ при малыхъ.

(*) Весь нарядъ по изготовленію артиллерійскихъ орудій, со второй половины 1861 года по май мѣсяцъ 1862 года заключается въ слѣдующемъ:

8 фунт. пушекъ	8.
4 » »	8.
6 фунт. прус. сист.	1.
12 » » дальн. бр.	10.
5 дюйм. » »	1.
6 » » »	1.

Всего же отлито съ 1861 г. по май 1862 г. 56 болванокъ, совокупный вѣсъ которыхъ составляетъ слишкомъ 7600 пуд.

Что же касается матеріаловъ для плавки стали, то въ настоящее время фабрика занимается весьма дѣятельнымъ заготовленіемъ ихъ. Въ бытность нашу въ Златоустѣ находилось на заводскихъ площадяхъ отъ 17 000 до 19 000 коробовъ угля, остальные же матеріалы, какъ то: желѣзо, сырцовая сталь, чугуны, магнитный желѣзнякъ, огнепостоянная глина для набивки горновъ, графитъ и глина для приготовленія тиглей, относительно количества находившагося въ то время запаса угля, имѣлись въ избыткѣ на фабрикѣ. Готовыхъ тиглей имѣлись въ то время на фабрикѣ до 4 000, а слѣдовательно запасъ достаточный болѣе чѣмъ для 20 плавовъ. Относительно же приготовленія тиглей, пзъ заготовленныхъ для нихъ сырыхъ матеріаловъ, должно замѣтить, что оно и на будущее время обезпечено устройствомъ новой сушильни и одного новаго пресса съ двойнымъ ходомъ, такъ что при этихъ средствахъ можетъ ежедневно изготовлять до 240 тиглей, т. е. въ $1\frac{1}{2}$ раза больше потребности фабрики въ тигляхъ при нынѣшнемъ ея объемѣ и самой усиленной отливкѣ.

Наконецъ для полнаго обезпеченія работъ въ литейной, фабрика сформировала двѣ постоянныя артели плавальщиковъ и одну небольшую запасную (на всякія случайности). И замѣтимъ, что въ сформированіи ихъ фабрика не встрѣчала затрудненій, какъ при обязательномъ, такъ въ особенности при вольномъ трудѣ. Последнее обстоятельство слѣдуетъ приписать тому, во 1-хъ, что плата назначена задѣльная, во 2-хъ, плата эта значительна, и въ 3-хъ, на фабрику, въ особенности въ литейную является не малое число желающихъ, кромѣ златоустовскихъ жителей, съ частныхъ заводовъ (желѣзныхъ), большое число кричныхъ мастеровъ и работниковъ, уволенныхъ отъ обязательной службы. Всѣ эти люди соглашаются работать за болѣе умѣренную цѣну противъ назначенной, а потому суть конкуренты, весьма полезные для будущности фабрики.

По окончаніи всѣхъ начатыхъ построекъ представится возможность отливать и проковывать въ годъ: 140 орудій 24 фунт. калибра вѣсомъ въ 220 пуд., или 220 орудій 12 фунт. калибра въ 120 пуд. Ковка стальныхъ болванокъ, до установки нынѣ привезеннаго изъ Бельгіи пароваго молота, въ 550 пудъ, производится подъ однимъ только имѣющимся на фабрикѣ паровымъ молотомъ въ 250 пудъ. Окончательная же отдѣлка прокованныхъ подъ нимъ орудій, какъ то: приданіе цапфамъ и вообще средней части орудія надлежащей формы, а также выправливаніе концовъ орудія производится въ настоящее время ручными молотами, а такъ какъ эта работа подвигается впередъ весьма медленно, требуетъ значительнаго числа рабочихъ и можетъ сдѣлаться обременительною для фабрики, при валовомъ производствѣ, то съ установкою при-

везенныхъ изъ заграницы легкихъ паровыхъ молотовъ имѣется въ виду перенести эту работу на одинъ изъ послѣднихъ (вѣсомъ въ 50 пудъ).

Паровой молотъ вѣсомъ въ 250 пудъ былъ первоначально предназначенъ дляковки собственно полевыхъ орудій (*), но такъ какъ наряды по этимъ орудіямъ были впослѣдствіи совершенно прекращены и замѣнены орудіями большаго калибра, то фабрика, по неимѣнію болѣе тяжелаго молота, находилась вынужденною приступить къ проковкѣ и этихъ послѣднихъ подъ тѣмъ же молотомъ. Такимъ образомъ, подъ 4-хъ тоннымъ молотомъ были прокованы три 5-ти дюймовыя пушки, приготовлявшіяся изъ болванки въ 23½ дюйм. въ діаметрѣ. Одно изъ этихъ орудій было отковано въ іюлѣ прошлаго года, но по неосторожности мастера при ковкѣ перебито около казенной части на ¼ дюйма; другое, проектированное полковникомъ Обуховымъ, отковано еще ранѣе, но не отдѣлано, по неимѣнію наръзнаго станка. И наконецъ, третье находится въ настоящее время для окончательной отдѣлки въ С.-Петербургскомъ арсеналѣ. 12 фунт. пушекъ дальнаго бросанія было отковано до Пасхи нынѣшняго года четыре, а послѣ Пасхи имѣли въ виду приступить къ ковкѣ остальныхъ (всѣхъ въ нарядѣ десять пушекъ),

къ ковкѣ 6 дюймоваго калибра орудій хотя и было приступлено на фаррикѣ, но слабые удары вслѣдствіе малаго вѣса молота обнаружились тотчасъ во время самойковки.

Дѣйствительно, двѣ болванки, 28 дюймоваго діаметра, назначенныя для приготовленія изъ нихъ 6 дюймовыхъ морскихъ пушекъ (системы Варендорфа), получили трещины около цапфъ. Трещины эти образовались сначала около центра орудійнаго канала, именно въ томъ мѣстѣ, откуда началаськовка при первомъ нагрѣвѣ болванки.

Причина образованія такихъ трещинъ заключается въ слѣдующемъ: выше сказано, что болванка ковалась подъ молотомъ въ 250 пудъ, а потому, вслѣдствіе недостаточной тяжести его и особенной вязкости стали, удары молота не могли проникать внутрь во всю толщину болванки, а вытягивали только поверхностные слои стали. А какъ движеніе частицъ стали совершается по направленію самойковки, т. е. отъ середины болванки къ казнѣ, то и естественно, что въ точкѣ перваго удара молота, внутри болванки должна была произойти сначала небольшая трещина, которая впослѣдствіи при дальнѣйшей ковкѣ болѣе и болѣе увеличивалась

(*) Молотъ былъ заказанъ Екатеринбургской механической фабрикѣ въ то время, когда имѣлось въ виду готовить одни только полевые орудія. Вѣсъ этого молота былъ впослѣдствіи увеличенъ съ 200 пуд. до 250 пуд.

и наконецъ вышла на поверхность орудія. Обнаружившіяся такимъ образомъ трещины считали сначала поверхностными, и, высѣкая зубилами это мѣсто, затягивали трещину и дѣлали ее незамѣтною для глаза. Но въ послѣдствіи когда замѣчено было, что въ вырубленныхъ мѣстахъ не выходятъ размѣры 6 дюйм. пушки, то было рѣшено употребить эти двѣ болванки для 5-дюйм. или 12 фунт. пушекъ. Однако при дальнѣйшей ковкѣ обнаружилось, что трещины эти были внутреннія, а потому оба орудія были забракованы.

Итакъ, стало быть проковка 24 фунт. сухопутн. и 6 дюйм. морскихъ пушекъ положительно не возможна подъ молотомъ въ 250 пудъ, а потому приготовленіе этихъ калибровъ орудій сдѣлается возможнымъ лишь по установѣ привезеннаго изъ Бельгіи молота въ 550 пудъ. Что же касается 5 дюймовыхъ морскихъ и 12 фунт. дальнаго бросанія сухопутныхъ пушекъ, равно какъ и пудовыхъ мортиръ, приготовленныхъ на Князе-Михайловской фабрикѣ, то намъ кажется, что для проковки ихъ также недостаточны удары молота въ 250 пуд.; если же фабрика и дѣйствительно рѣшилась употребить для этого столь легкій молотъ, предназначенный исключительно дляковки собственно полевыхъ орудій, то мы видимъ въ этомъ одно только желаніе г. Обухова удовлетворить по возможности, и можетъ быть даже въ ущербъ достоинства изобрѣтенія, несообразнымъ съ современнымъ состояніемъ фабрики, требованіямъ артиллеріи. На такое, во всякомъ случаѣ, крайне рискованное предпріятіе, на которое едва ли согласился бы другой на мѣстѣ г. Обухова, даже самъ Крупинъ (ибо мы видѣли, въ предъидущей статьѣ, съ какою нѣмецкою осмотрительностью послѣдній измѣнялъ качества своей стали для шинъ), рѣшился г. Обуховъ только потому, что онъ надѣется вознаградить недостатки, происходящіе отъ несовершенства средствъ фабрики, превосходными качествами его металла въ орудіяхъ. Предположеніе это весьма вѣроятно, и уже подтверждается тѣмъ, во-первыхъ, фактомъ, что четыре 12 фунт. пушки были отправлены прямо изъ подъ молота на весеннемъ караванѣ въ С.-Петербургъ, для обточки, высверливанія канала и вообще для окончательной отдѣлки и испытанія ихъ, и во-вторыхъ, что въ отвѣтъ на то, ручается ли г. Обуховъ за прочность 5 дюйм. морской пушки, въ которой при высверливаніи канала была найдена раковина (*), г. Обуховъ просилъ подвергнуть ее испытанію, не смотря на то, что недостатокъ этотъ прямо указываетъ на сла-

(*) Болванка 5-ти дюймовой морской пушки доставлена въ Петербургъ въ январѣ этого года, высверливаніе же канала, обточка, напѣзка и вообще окончательная отдѣлка какъ этой, такъ и всѣхъ вообще стальныхъ орудій производилась и производится до сихъ поръ исключительно въ С.-Петербургскомъ арсеналѣ.

бные удары молота. Тотъ же недостатокъ обнаружился и при высверливаніи канала въ присланныхъ пмъ мортирахъ. Обстоятельства эти дали разумѣется отличный случай нѣкоторымъ поговорить о недостаткахъ обуховскаго способа приготовленія литой стали и о необходимости обратиться съ заказомъ стальныхъ орудій къ Круппу или другимъ иностраннымъ фабрикантамъ, а инымъ и подтвердить заранее заявленное ими мнѣніе о томъ, что причиною тому желѣзные обсычки, которые, *растворяясь* въ общей массѣ, нарушаютъ доброкачественность и однородность литой стали, и что во избѣжаніе такихъ недостатковъ на будущее время необходимо, чтобы артиллерійскій пріемщикъ присутствовалъ при навѣскѣ шихтъ, и вообще чтобы онъ былъ ознакомленъ со всѣми подробностями сталелитейнаго производства, не стѣсняясь нѣсколько условіями неотъемлемой собственности изобрѣтателя и т. п.

Но замѣтимъ, что всѣ этого рода мѣры не ведутъ рѣшительно ни къ чему, потому что здѣсь дѣло не въ способѣ, а исключительно въ недостаточныхъ средствахъ фабрики. Мы убѣждены что недостатки эти не будутъ повторяться, если 1) всѣ требованія г. Обухова по усовершенствованію и нововведеніямъ въ сталелитейномъ производствѣ будутъ въ точности удовлетворены; 2) по окончаніи начатыхъ построекъ не будутъ поступать наряды, несообразные съ средствами фабрики; 3) окончательная отдѣлка или покрайней мѣрѣ обточка и высверливаніе канала будетъ производиться не въ петербургскомъ арсеналѣ, а въ мастерскихъ Князе-Михайловской фабрики; 4) контрольная проба орудій будетъ производиться въ самомъ Златоустѣ.

Сталелитейное пушечное производство Князе-Михайловской фабрики можетъ быть еще болѣе увеличено безъ особенныхъ затрудненій; но увеличеніе это не можетъ однако быть совершенно произвольнымъ, потому что оно находится въ прямой зависимости отъ горючаго матеріала, или древесной массы, которыми теперь могутъ располагать златоустовскіе заводы. Такимъ образомъ раздѣливъ запасы лѣсовъ (соснового и еловаго) на 80 лѣтъ, получится количество древесной массы, которою можно располагать, ежегодно, не растранивая лѣсной дачи и обезпечивая существованіе фабрики на вѣчныя времена. Цифра эта 20 000 куб. сажень въ годъ (собственно соснового и еловаго лѣса); а за тѣмъ увеличивать рубку дровъ свыше этой цифры будетъ не согласно съ правилами благоустроеннаго лѣснаго хозяйства.

На основаніи этихъ данныхъ пушечно-сталелитейное производство можетъ быть расширено, а стало быть и количество ежегодно

приготавливаемыхъ орудій увеличено (*), до 90 орудій 24 фунт. калибра, или въ соразмѣрной степени большее число меньшаго калибра орудій.

Для расширенія до такихъ предѣловъ стального производства, потребуется перестроить Златоустовскую кричную фабрику въ сталелитейную, перенести полировочную и заказать нѣсколько дополнительныхъ машинъ за границей.

Наконѣцъ по мнѣнію полковника Обухова представляется еще возможность водворить пушечно - сталелитейное производство въ Артинскомъ заводѣ, принадлежащемъ къ округу Златоустовскихъ заводовъ. Заводъ этотъ, богатый хорошимъ еловымъ лѣсомъ и находясь на судоходной рѣкѣ, представляетъ мѣстность, весьма счастливую для водворенія стального или желѣзнаго производства въ большомъ видѣ. По наличію лѣсной массы въ немъ можно получать въ годъ до 50 000 пудовъ литой стали въ готовыхъ орудіяхъ (*).

(*) Расчетъ по количеству древесной массы (20 000 куб. саж. = 60 000 корб.) основанъ на томъ, что на каждый пудъ стали расходуется среднимъ числомъ до $\frac{3}{4}$ корба угля.

(*) Производительность сталелитейной фабрики, какъ и горнозаводской промышленности, вообще, находится, какъ извѣстно, въ полной зависимости отъ количества добываемаго горючаго матеріала. Но такъ какъ всѣ металлургическія операціи на Уралѣ производятся, съ начала существованія тамъ заводовъ, на древесномъ углѣ, то понятно, что многіе заводскіе дачи приведены, вслѣдствіе неправильнаго лѣснаго хозяйства, въ весьма разстроенное состояніе, другіе же должны ограничивать производительность свою, количествомъ, оставшагося топлива. Если этого и нельзя сказать о лѣсныхъ дачахъ златоустовскихъ заводовъ, то тѣмъ не менѣе видно, что расширеніе съ вышеозначенныхъ предѣловъ сталелитейнаго производства было бы возможно только тогда, если бы по близости Златоуста были найдены каменноугольныя копи. Въ отношеніи этого, весьма важнаго, вопроса, считаемъ не лишнимъ представить выписку изъ Оренбургскихъ губернс. вѣдомостей, относительно предпринимаемыхъ розысковъ каменнаго угля въ Оренбургскомъ краѣ.

Въ апрѣлѣ 1861 года, въ № 16 Современной лѣтописи Русскаго Вѣстника, горный инженеръ Васильевъ заявилъ о вновь предпринятыхъ розыскахъ каменнаго угля въ Оренбургскомъ краѣ. Содержаніе статьи г. Васильева слѣдующее:

«Южная часть Оренбургскаго края терпитъ большой недостатокъ въ топливѣ. Единственное мѣсто, откуда получается здѣсь лѣсъ — Балкирія. Въ прежнее время она изобиловала лѣсами; но отсутствіе всякаго хозяйства истребило ихъ до такой степени, что, въ настоящее время, и тамъ уже замѣтенъ недостатокъ въ нихъ. Недостатокъ топлива не только лишаетъ вообще Оренбургскій край способъ пользоваться своими горными богатствами, почти повсемѣстными, но при быстромъ истребленіи остальныхъ лѣсовъ, заставляетъ призадуматься объ участи даже существующихъ горныхъ заводовъ. Въ теченіе предшествовавшихъ 12 лѣтъ произво-

Но замѣтимъ, что водвореніе сталелитейнаго производства въ Артинскомъ заводѣ, равно какъ и расширеніе Князе-Михайловской фабрики до крайнихъ ея предѣловъ, составляютъ до сихъ поръ только одни предположенія, такъ что въ настоящее время всѣ надежды на снабженіе артиллеріи стальными орудіями могутъ основываться лишь на ежегодной производительности собственно Князе-Михайловской фабрики, которая, какъ мы видѣли, должна ограничиваться полученіемъ въ годъ нѣсколько болѣе 44 000 пудъ литой стали въ готовыхъ орудіяхъ.

дѣлись развѣдки каменнаго угля исключительно въ киргизской степи, по относительной близости ея къ Аральской флотиліи, для которой доставляется донской антрацитъ. Генералъ Безакъ, вступившій въ управленіе Оренбургскимъ краемъ въ концѣ 1860 г., обративъ вниманіе на этотъ важный предметъ, поручилъ вновь осмотрѣть сдѣланныя доселѣ розысканія. Оказалось, что въ киргизской степи развита преимущественно третичная почва, только кое-гдѣ, въ видѣ острововъ, являются пласты меловой формации, а въ такой формации можетъ встрѣчаться только лигнитъ (бурый уголь). Слѣдовательно, на открытіе настоящаго каменнаго угля въ киргизской степи не можетъ быть никакой надежды, ибо каменный уголь и антрацитъ могутъ встрѣчаться только въ такъ называемой каменноугольной формации (горно-известковой), которая принадлежитъ формации древняго періода. Притомъ же самая добыча лигнита въ киргизской степи не будетъ дешева, потому что тамъ нѣтъ главнаго матеріала, необходимаго при разработкѣ коней—лѣса для крѣпей; а еще менѣе можно думать о крѣпленіи выработокъ камнемъ и чугуномъ, для чего здѣсь нѣтъ ни матеріаловъ, ни рабочихъ. Послѣ столь бѣдныхъ результатовъ, данныхъ самыми тщательными изслѣдованіями, генералъ Безакъ, чтобы не тратить бесполезно времени и денегъ на дальнѣйшіе розыски каменнаго угля въ степи, прекратилъ производившіеся доселѣ тамъ развѣдки. Въ замѣнъ того, предложилъ пачать новыя развѣдки на западномъ склонѣ южнаго Урала, гдѣ, по изысканіямъ покойнаго горнаго инженера Меглицкаго, залегаетъ полоса породъ, принадлежащихъ именно къ каменно-угольному періоду.»

Результаты этого распоряженія не могутъ не интересовать не только Оренбургскій край, но и всю Россію. Безъ каменнаго угля всѣ рудныя богатства Оренбургскаго края остались бы бесполезными. Безъ каменнаго угля невозможно въ этомъ богатѣйшемъ, но малонаселенномъ, краѣ развитіе даже промышленности земледѣльческой и ремесленной, потому что и въ настоящую пору самое незначительное, по пространству, населеніе уже терпитъ недостатокъ въ топливѣ. Обширныя пространства по Общему Сырту, за 60—80 лѣтъ изобиловавшія лѣсомъ, сдѣлались голою степью, гдѣ нѣтъ ни одного прута, и гдѣ единственное средство для отопленія—кизьякъ, выдѣлываемый изъ назема, въ ущербъ удобренія земли. О башкирскихъ лѣсахъ весьма скромно отзывался г. Васильевъ. Изъ 4 000 000 дес. башкирскихъ лѣсовъ, которые значатся по планамъ генеральнаго межеванія, едва-ли осталась и половина, и тѣ въ самомъ жалкомъ видѣ Загроможденные, въ буквальный смыслъ сего слова, гниющимъ валежникомъ, они лишены даже возможности къ возрожденію. Продолжавшееся до сихъ поръ безоточное пользованіе и отсутствіе лѣсной стражи грозило въ весьма непродолжительномъ времени совершен-

Понятно, что такіе размѣры спеціальной пушечно-сталелитейной фабрики далеко несоотвѣтствуютъ условіямъ скорѣйшаго введенія у насъ стальныхъ наръзныхъ орудій, а потому кажется нельзя нежелать, чтобы вышеприведенныя предположенія полковника Обухова были бы въ возможно непродолжительномъ времени осуществлены. Хотя впрочемъ водвореніе, даже въ такихъ довольно обширныхъ размѣрахъ сталелитейнаго производства на Уралѣ, не только положительно не отвѣчало бы обширности примѣненія литой стали г. Обухова къ желѣзному судостроенію, желѣзныхъ дорогъ и промышлен-

ными оскудѣніемъ лѣсовъ, даже въ тѣхъ гористыхъ мѣстностяхъ, гдѣ невозможно развитіе земледѣлія, но гдѣ природа щедро разсыпала въ недрахъ земли рудныя богатства. Еще нѣсколько лѣтъ невниманія къ башкирскимъ лѣсамъ, и богатѣйшій Оренбургскій край, не имѣя другаго топлива, сдѣлался бы скудною пустынею, съ нищенствующимъ уже и теперь башкирскимъ населеніемъ. Изданныя въ прошломъ году, генералъ Безакомъ, правила для сохраненія башкирскихъ лѣсовъ и о хозяйственномъ имъ пользованіи, остановили дальнѣйшія истребленія лѣсовъ. Но они, какъ выше сказано, доведены уже до такого состоянія, что для возрожденія ихъ требуются десятки лѣтъ.

Въ такомъ положеніи Оренбургскаго края, открытіе каменнаго угля есть предметъ насущной потребности, есть единственное средство къ развитію и преуспѣянію сего края. Только съ открытіемъ каменнаго угля государство можетъ разсчитывать въ будущемъ на богатства Оренбургскаго края и упрочивать вліяніе на Среднюю Азію. А потому мы съ нетерпѣніемъ ожидаемъ результатовъ сдѣланнаго генералъ Безакомъ распоряженія о развѣдкахъ каменнаго угля въ той мѣстности, гдѣ на его присутствіе даетъ несомнѣнную надежду формація каменноугольнаго періода. Избраніе для этого важнаго дѣла горнаго инженера Васильева, сколько намъ извѣстна его опытность и строгая добросовѣстность, безъ всякаго увеличенія, ручалось за успѣхъ.

По изысканіямъ покойнаго горнаго инженера Меглицкаго, подтвержденнымъ авторитетомъ г. Гельмерсена, каменноугольная формація залегаетъ на юго-западномъ склонѣ Урала. Полоса каменноугольной формаціи въ ширину около 40 верстъ, начинаясь отъ рѣки Уфы, идетъ на востокъ, сначала параллельно съ рѣкою Бѣлою, по правую ея сторону, а потомъ, пересѣкши рѣки Бѣлую и Уралъ, теряется въ киргизской степи. Залегавшія въ этой полосѣ породы даютъ болѣе всего надежды найти каменный уголь въ западномъ склонѣ Южнаго Урала, близь р. Бѣлой, гдѣ и были, по заявленію г. Васильева, предположены развѣдки. Между тѣмъ, несноу прошлаго года, найденны на поверхности земли куски каменнаго угля, на продолженіи той же полосы, по лѣвую сторону р. Урала, въ дачахъ оренбургскаго казачьяго войска, близь станицы Кичигиной, по рѣкѣ Увелкѣ, въ 47 верстахъ отъ г. Троицка. Такая находка послужила поводомъ къ измѣненію предположенія, а именно, вмѣсто западнаго ската Южнаго Урала, начать прежде развѣдки на восточномъ склонѣ, близь станицы Кичигиной. Развѣдки дѣлались штерками и шахтами, въ тѣхъ видахъ, чтобы подъемныя работы, обнажая горныя породы, дали понятіе, какъ о порядкѣ напластыванія, такъ и о паденіи и простираніи пластовъ, тогда какъ при буреніи, не видя ничего этого, легко можно

ности вообще, но и не было бы въ состояніи даже вполне удовлетворить современнымъ требованіямъ артиллеріи. И дѣйствительно, для разъясненія послѣдняго обстоятельства достаточно обратить вниманіе на то, что даже при предѣльномъ расширеніи собственно литейной Князе-Михайловской фабрики количество литой стали, получаемое въ одну плавку, не многимъ выходитъ изъ предѣловъ, необходимыхъ для полученія болванки для 24 фунт. пушки въсомъ, въ 250 пудъ. И замѣтимъ, что съ обращеніемъ сирцової фабрики въ сталелитейную представится только возможность увеличить число

прийти къ ошибочному заключенію. На десятой сажени встрѣтился опять пластъ угля, толщиною въ шесть вершковъ. Позднее время года не дозволило углубить шахту; для прослѣдованія же встрѣченнаго въ шесть вершковъ пласта, былъ заложенъ, по его паденію, штеркъ, которымъ достигнута толщина угля въ восемнадцать вершковъ. Найденный уголь твердъ, не мараетъ руку, очень смолистъ, что доказывается блестящимъ изломомъ плоскораковистаго вида, и довольно долго переноситъ влияніе сыраго воздуха, не разрушаясь и не распадаясь въ мусоръ. Загорается весьма скоро и горитъ пламенемъ. Въ немъ встрѣчаются иногда прожилки известковаго шпата и сѣрнаго колчедана; но будучи отсортированъ въ чистомъ видѣ, очень пригоденъ для ковки и для отопленія паровыхъ машинъ. Для топлива же вообще, а также для обжиганія извести и кирпичей, даже безъ сортировки, можетъ съ полнымъ удобствомъ замѣнять дѣсной матеріалъ. По испытаніи этого угля въ уральской химической лабораторіи, по теплопроводительной способности, этотъ уголь, дающій около 4600 единицъ теплоты, признанъ, по своему качеству и наружнымъ свойствамъ, весьма близко подходящимъ къ настоящимъ каменнымъ углямъ.

Работы, остановившіяся въ прошломъ году на самомъ интересномъ мѣстѣ, даютъ полную надежду предполагать, что встрѣченный пластъ, въ 18 вершк. толщ., есть только верхній; но что болѣе толстые пласты каменнаго угля должны залегать еще глубже. При чемъ нельзя не принять въ соображеніе, какъ выше сказано, что развѣдка производится на восточномъ склонѣ Уральскаго хребта, гдѣ полоса каменноугольной формации, являясь только въ видѣ отдѣльныхъ острововъ, почти терлется уже между породами позднѣйшаго образованія. На западномъ склонѣ Южнаго Урала, гдѣ исключительно залегаютъ породы, принадлежащія къ каменноугольному періоду, послѣ полученныхъ результатовъ, есть болѣе надежды найти каменный уголь еще лучшаго качества.

Намъ положительно известно, что съ наступленіемъ весны будутъ продолжаться начатыя развѣдки близъ станицы Кичигиной, и что потомъ предполагено производить уже главныя развѣдки на западномъ склонѣ Южнаго Урала.

Оканчивая наше краткое заявленіе, мы только можемъ прибавить, что если встрѣтится пластъ угля до 2 арш. толщ., хотя бы на глубинѣ не болѣе 16 саж., то, въ всякомъ случаѣ, добыча его обойдется на мѣстѣ не дороже 6—7 к. с. за пудъ. Грушевскій же антрацитъ, стоящій на мѣстѣ 13—15 коп., обходится, съ доставкою на Сыръ-Дарью, до 1 р. 25 к. за пудъ.

Можемъ еще пожелать, чтобы, для предстоящихъ развѣдокъ, казна или частныя лица не жалѣли денежныхъ издержекъ, которыя вознаграждаются сто разъ сторицею.

отливокъ различнаго калибра орудій до 24 фунт. калибра включительно, но не увеличить количество стали, получаемой въ одну плавку, потому что сырцовая фабрика находится въ совершенно отдѣльномъ корпусѣ отъ существующей литейной и при томъ по другую сторону водослива. Дальнѣйшее же за тѣмъ расширеніе литейной, по тѣсной мѣстности, на которой построена Князе-Михайловская фабрика, положительно невозможно, а между тѣмъ въполученіи большихъ (какъ то 9, 10, 11 и даже 15 дюйм.) калибровъ орудій, способныхъ стрѣлять большими относительно зарядами, представляется въ настоящее время насущная надобность для вооруженія ими приморскихъ и береговыхъ укрѣпленій и судовъ нашего флота. Противъ этого могутъ возразить, что приготовленіе большихъ калибровъ стальныхъ орудій, не поставляетъ непремѣннымъ условіемъ выдѣлывать ихъ изъ сплошныхъ болванокъ, вѣсомъ въ нѣсколько сотъ пудъ, а что той же прочности орудія могутъ быть приготовлены отливаніемъ несравненно меньшаго вѣса стальныхъ стволовъ скрѣпленныхъ стальными кольцами. Но если послѣднее и дѣйствительно оказалось бы возможнымъ выполнить на Князе-Михайловской фабрикѣ, то спрашивается: откуда будетъ снабжаться наша полевая артиллерія стальными орудіями? Оставаться же при мѣдныхъ наръзныхъ орудіяхъ, независимо отъ малой прочности ихъ, невыгодно въ экономическомъ отношеніи, потому что пудъ бронзы въ орудіи обходится по крайней мѣрѣ въ 25 р. сер., между тѣмъ какъ пудъ обуховской мягкой литой стали въ орудіи, обходится всего только въ 16 р. 50 к.

Имѣя въ виду съ одной стороны это обстоятельство, а съ другой: а) отдаленность Златоуста отъ столицы; б) трудность и медленность доставки преимущественно большихъ калибровъ орудій въ Петербургъ, равно какъ и машинъ изъ за границы въ Златоустъ; в) неизбежныя проволочки въ разъясненіи различныхъ недоразумѣній или въ сообщеніи тѣхъ измѣненій, которыя на основаніи указаній опыта придется произвести въ самой конструкціи орудій, и наконецъ г) что Златоустовскій заводъ не можетъ одинъ удовлетворить потребностямъ въ наръзныхъ орудіяхъ для полевой крѣпостной и морской артиллеріи, — кажется, что несравненно удобнѣе и полезнѣе было бы ограничиться изготовленіемъ на послѣднемъ орудій непревышающихъ 24 фунт. калибра. Для приготовленія же стальныхъ, преимущественно большихъ калибровъ, артиллерійскихъ орудій водворить сталелитейное производство по способу г. Обухова въ самой столицѣ, въ средоточіи высшей правительственной администраціи, и при томъ въ размѣрахъ достаточныхъ не только для исключительной артиллерійской цѣли, а въ предѣлахъ, отвѣчающихъ обширнымъ и разнообраз-

нымъ примѣненіямъ. литой стали къ желѣзному судостроенію, желѣзнымъ дорогамъ и промышленности вообще, т. е. съ цѣлью и въ размѣрахъ, тождественныхъ тѣмъ, на которыхъ Прусское правительство дало возможность Круппу поставить и развить его учрежденіе. А какъ обширность такого учрежденія не совмѣстима съ узкими предѣлами казенныхъ заводовъ, то по этому слѣдовало бы поставить и развить такое учрежденіе на широкихъ началахъ частной предпримчивости, тѣмъ болѣе, что въ настоящее время, при рациональной обработкѣ экономическихъ вопросовъ, не можетъ уже болѣе подлежать сомнѣнію преимущество частныхъ заводовъ предъ казенными. Теперь уже отброшены тѣ устарѣлыя убѣжденія, по которымъ признавалось, что казна и народная промышленность составляютъ двѣ несовпадающія противоположныя силы, не черпающія помощь себѣ одна въ другой и расходящіяся въ своихъ интересахъ и возрѣніяхъ. Напротивъ, теперь само правительство сознало, что частное производство, поставленное на правильномъ основаніи, гораздо выгоднѣе и успѣшнѣе для казны, чѣмъ производство на ея собственныхъ заводахъ; доказательствомъ чему служитъ рѣшимость правительства закрыть многочисленный рядъ казенныхъ заводовъ и отдать съ подряда постройки военныхъ кораблей и тому подобныхъ работъ.

Итакъ, мы остаемся при томъ убѣжденіи, что лишь съ созданіемъ на широкихъ коммерческихъ началахъ сталелитейнаго производства по способу г. Обухова въ самомъ Петербургѣ, представится возможность снабдить въ непродолжительномъ времени артиллерію стальными нарѣзными орудіями, ввести литую сталь во всѣ отрасли техническихъ производствъ и упрочить постоянный сбытъ этого продукта за границу.

Р. Мусселиусъ.

(Членъ Морскаго Ученаго Комитета).



С М Ъ С Ъ

АРХАНГЕЛЬСКАЯ ПОРТОВАЯ БИБЛИОТЕКА (*).

Статья «о морской Кронштадской библиотекѣ», напечатанная въ № 3 М. Сб. 1862 г., навела насъ на мысль познакомить читателей Сборника съ Архангельской портовой библиотекой. Вызванные къ этому единственно значеніемъ предмета, мы, какъ участники управленія библиотекой, не совсѣмъ, поэтому, храбро беремся за ея хронику: невольно побаиваемся, чтобъ не заговориться, чтобъ не подкурить себѣ же.... но въ такомъ случаѣ, просимъ покорнѣйше дернуть насъ за полу. Вольно же, впрочемъ, сторонникамъ въ дѣлѣ, стоящимъ внѣ возможности пристрастія къ предмету, до сихъ поръ не собраться было сказать о немъ ни слова; а мы, признаться, поджидали-таки отъ нихъ этого слова, пождали бы, пожалуй, и еще, «авось-де надумаются», да ужъ не время: дни Архангельскаго военнаго порта на излетѣ.

Помнится, что до 1841 г. солонбальцы какъ-то умѣли пробавляться безъ книжекъ, безъ чтенія. Во дни оны, въ дни нравственнаго застоя и усыпленія, жизнь наша проходила здѣсь безслѣдно, среди пустыхъ и мелочныхъ развлеченій, подъ вліяніемъ обстановки, непригожей для благотворнаго вліянія на здоровое развитіе и воспитаніе среды. Въ томъ году прибылъ сюда, капитаномъ надъ портомъ, кап. 1 ранга П. Ф. Кузмищевъ (**). Обнявъ просвѣщеннымъ

(*) Читатели М. Сб. вѣроятно будутъ весьма благодарны г. Богуславскому за этотъ, весьма обстоятельный, отчетъ о дѣйствіяхъ и *результатахъ* библиотeki Арханг. порта, а также и г. Рудановскому, которому принадлежит инициатива вопроса о томъ, какъ должны составляться отчеты морскихъ библиотекъ. Нельзя не пожелать, на будущее время, подобныхъ же отчетовъ и о прочихъ библиотекахъ нашихъ

Ред.

(**) Впослѣдствіи контръ-адмиралъ; онъ здѣсь и умеръ въ 1850 г.

взглядомъ всю невыгоду подобнаго положенія своихъ сослуживцевъ, и особенно молодежи, онъ, чтобъ помочь дѣлу, тогда же задумалъ устроить здѣсь маленькую общественную библіотеку. Въ конторѣ надъ портомъ отдѣлена была комнатка, гдѣ поставили два неза-тѣпливыхъ шкафа, съ небольшимъ, на первый разъ, числомъ книжекъ, пожертвованныхъ учредителемъ изъ собственной домашней библіотеки и нѣкоторыми изъ служащихъ; написаны были краткія правила о порядкѣ пользованія книгами и о срокахъ для передачи ихъ изъ рукъ въ руки и, затѣмъ, сдѣлана была подписка на журнальный абонементъ, съ платою по 5 р. въ годъ съ члена. Сначала, казалось, новинка не всѣми равно была принята къ сердцу, но «доброе начало — половина дѣла», говоритъ пословица, и не прошло двухъ лѣтъ отъ учрежденія библіотеки, какъ газеты и журналы стали появляться даже въ рукахъ портовыхъ писарей и вахтеровъ.... Не на бесплодную же, значить, почву добрый и благонамѣренный труженикъ бросилъ сѣмя; дремавшая жизнь ждала только разумаго толчка!... *«Мы сдѣлали, что смогли»*, говорилъ покойный адмиралъ, *«остальное пусть додѣлываетъ время.»* Въ такомъ устройствѣ библіотека держалась 18 лѣтъ. Въ теченіе этого времени, приобрѣтены нѣкоторыя изъ сочиненій извѣстныхъ русскихъ авторовъ (*); періодическія же изданія выписывались по 3—4 на годъ (**).

Въ 1859 г., главный командиръ здѣшняго порта, генералъ-адъютантъ Б. А. Глазенапъ, обративъ вниманіе на тѣсноту и вообще на неудобство помѣщенія библіотеки въ присутственномъ мѣстѣ, возобновилъ и устроилъ ее особнякомъ, съ просторнымъ помѣщеніемъ для книгохранилища и читальнъ. Независимо отъ книгъ, перенесенныхъ сюда изъ маленькой конторской библіотеки, запасъ ихъ пополнился книгами, подаренными Императорскою Публичною и флотскою Кронштадтскою библіотеками, такъ что общее число томовъ доведено до 2000. Но такое случайное сборище книгъ далеко не могло удовлетворять существеннымъ потребностямъ служащихъ: недоставало собственно техническихъ справочныхъ руководствъ по всѣмъ частямъ мореходства и вспомогательныхъ наукъ. На этотъ предметъ, по ходатайству нашего Августѣйшаго Генералъ-Адмирала, Высочайше повелѣно было дать единовременно изъ суммъ Гидро-

(*) Ломоносова, Державина, Каптемира, Хераскова, Канниста, Озерова, Карамзина, Долгорукова, Давыдова, Дмитріева, Кляжицина, фонъ-Визина, Хмѣльницкаго, Козлова, Измайлова, Жуковскаго, Пушкина, Гоголя и Лермантова.

(**) Поперемѣнно: Отечественныя Записки, Современникъ, Библіотека для чтенія, Морской Сборникъ, Русскій Вѣстникъ, Маякъ, Записки Русскаго Географическаго Общества, Москвитининъ, Журналъ общепользныхъ свѣдѣній, Труды Вольнаго Экономическаго общества, Посредникъ, Экономъ, Журналъ Лѣсной, Военно-Энциклопедическій Лексиконъ, Сынъ Отечества и Искра.

графическаго департамента Морскаго министерства 600 р., а въслѣдствіи, разрѣшено отпускать на отопленіе и освѣщеніе библіотеки по 300 р. ежегодно.

15 ноября 1859 г., возобновленная библіотека открыта при собраніи солѣмбальскаго общества служащихъ моряковъ; тутъ же сдѣлана была и подписка на журнальный абонементъ, необязательная, впрочемъ, ни для кого, съ платою по 5 р. на годъ съ члена.

Библіотека размѣщена теперь въ трехъ свѣтлыхъ, заново отдѣланныхъ, комнатахъ. Въ первой, отъ входа, комнатѣ, на большомъ кругломъ столѣ, лежатъ журналы и газеты, и стоитъ простой, сосновый, крашенный плафикъ — «родоначальникъ библіотеки», съ девизомъ, избраннымъ ея основателемъ, П. Ф. Кузмищевымъ: «*согласіемъ и бережливостію.*» Въ слѣдующей, довольно обширной комнатѣ, помѣщается собственно книгохранилище. Читатели сходятся здѣсь для разговора и обмѣна мыслей о предметахъ, составляющихъ ту или другую спеціальность, тотъ или другой изъ современныхъ интересовъ общественной жизни; здѣсь же устроенъ *справочный столъ*, на которомъ лежатъ разные печатныя руководства для рѣшенія вопросовъ изъ области наукъ, искусствъ, художествъ, служебной дѣятельности и даже обыденной жизни. Третья и послѣдняя комната — дамская читальня; и здѣсь, на большомъ кругломъ столѣ и на отдѣльныхъ диванныхъ и подзеркальныхъ столикахъ, лежатъ журналы и иллюстрированныя періодическія изданія, выбранныя по требованію и вкусу *посѣтительницъ* библіотеки. Тутъ же помѣщается и портретъ основателя библіотеки, П. Ф. Кузмищева. Всѣ, болѣе или менѣе замѣчательныя, художественныя изданія размѣщены на отдѣльныхъ подоконныхъ подвѣсныхъ столикахъ и, такимъ образомъ, находятся на виду.

Мебель, отъ пружинныхъ креселъ, стульевъ и разнообразныхъ дивановъ до дамскихъ подножныхъ скамеечекъ, покойная и, можно сказать, роскошная. Конечно, роскошь эта не обошлась ея виновникамъ даромъ: называли ее *затѣей*, *машиней декораціей*, и при этомъ замѣчали, что «можно-де, на первый разъ, было бы удовольствоваться и деревянными лавочками; да ужъ и безъ сигаръ бы (*)»; такъ говорили *нѣкоторые*; другіе же, для которыхъ посѣщеніе библіотеки входитъ въ ежедневную потребность, кто по цѣлымъ часамъ просиживаетъ въ ней все свободное время отъ служебныхъ и домашнихъ обязанностей и занятій, эти *другіе* смотрѣли и смотреть на дѣло иначе, и мы убѣждены, что единственно домовитый комъ

(*) Курить въ комнатахъ библіотеки, за исключеніемъ дамской гостиной, дозволяется.

фортъ въ наружной обстановкѣ читальнѣ помирилъ многихъ съ отдаленностію зданія библіотеки на краю селенія, и имѣлъ, поэтому, свою долю вліянія на привлеченіе посѣтителей; намъ не разъ приводилось слышать, такіе, напримѣръ, отзывы: «покойно и удобно, —читаешь и забываешь время», или «право здѣсь хорошо, какъ дома.»

Библіотека не имѣетъ пока устава, а руководствуется *временными правилами*, гдѣ опредѣляется: I. классификація членовъ и средства библіотеки; II. личный составъ управленія; III. обязанности лицъ, управляющихъ библіотекою; IV. порядокъ выбора и покупки книгъ; V. порядокъ занятій въ библіотекѣ и выдачи книгъ на руки, для чтенія на дому; VI. порядокъ выдачи книгъ на суда Бѣломорской флотиліи; VII. отвѣтственность членовъ за сохраненіе книгъ, и VIII. порядокъ ревизіи библіотеки.

Библіотека управляется комитетомъ изъ трехъ членовъ, по выбору общества. Правомъ избирательнаго голоса пользуются одни *дѣйствительные* члены. Храненіемъ и выдачею книгъ, чистотою, отопленіемъ и освѣщеніемъ комнатъ завѣдываетъ содержатель, въ распоряженіи котораго состоятъ два сторожа; лица эти получаютъ жалованье изъ общихъ денежныхъ остатковъ отъ содержанія библіотеки.

Служащіе въ управленіи Архангельскаго порта съ годовымъ содержаніемъ отъ 300 до 500 р. платятъ за абонементъ 3 руб., а отъ 500 и болѣе—5 руб. въ годъ; плата эта для нихъ обязательна, и потому они *дѣйствительные* члены. Получающіе же годоваго содержанія менѣе 300 руб. и всѣ временно находящіеся здѣсь морскіе офицеры, съ которыхъ вычитаются деньги на Кронштадтскую флотскую библіотеку, платятъ 3 руб., а прочія лица *всѣхъ сословій и званій*—5 руб. въ годъ; плата эта ни для кого изъ членовъ двухъ послѣднихъ классовъ не обязательна, и потому они—*временные члены*.

Библіотека открыта ежедневно съ 9 часовъ утра до 10 вечера, а по субботамъ до 3 часовъ пополудни; въ то же время производится и выдача книгъ на руки. Въ осенніе и зимніе темные дни и по вечерамъ, комнаты съ 3 и до 10 часовъ пополудни освѣщаются лампами.

Всякія замѣчанія или предложенія, касающіяся до благоустройства библіотеки, члены записываютъ въ тетрадь; вписанныя замѣчанія обсуживаются комитетомъ и, согласно степени значенія оныхъ, или прямо принимаются къ руководству и исполненію, или же представляются на разрѣшеніе главнаго командира, какъ *попечителя* библіотеки. Отзывы на замѣчанія комитетъ пишетъ кратко на поляхъ тетради, противъ текста замѣчаній и предложеній.

Выборъ книгъ и журналовъ дѣлается съ согласія *дѣйствительныхъ* членовъ, и подъ непремѣннымъ условіемъ одобрительной извѣстности изданій въ ученomъ и литературномъ мѣрѣ, заявленной печатно; преимущество въ этомъ случаѣ остается на сторонѣ специальныхъ изданій по всѣмъ отраслямъ наукъ военныхъ, морскихъ и естественныхъ, медицины, исторіи, географіи и путешествій.

Желающій выписать книгу вносить заглавіе оной въ особую тетрадь, и если *три* члена поддерживать это желаніе, книга выписывается. Единовременныя и періодическія изданія, зависимо отъ денежныхъ средствъ библіотеки, получаютъ въ одномъ экземплярѣ. Книгамъ ведется *систематическій* каталогъ въ 6 отдѣлахъ. Вступающіе въ библіотеку газеты и журналы лежатъ на столахъ до полученія новыхъ; тогда первыя переплетаются и затѣмъ уже выдаются для чтенія на сроки. Карты, атласы, картины и вообще изданія художественныя и цѣнныя на домъ не выдаются, ими пользуются въ самой библіотекѣ; исключенія изъ правила дѣлаются только въ крайней необходимости.

Для повѣрки дѣйствій комитета, библіотечныя *правила*, каталоги, тетради для вписыванія замѣчаній и заявленія о выпискѣ книгъ постоянно находятся въ справочномъ столѣ на виду; сверхъ того, члены пользуются правомъ во всякое время требовать для просмотра шнуровую денежную приходо-расходную книгу и роспись выданнымъ изъ библіотеки книгамъ, изъ которой видно: когда и кѣмъ взята книга и когда должна возвратиться въ библіотеку.

Въ 18⁶⁰/₆₁ году состояло членовъ:

дѣйствительныхъ	120.
временныхъ	17.

137.

Въ томъ числѣ:

служащихъ морскихъ чиновъ	127.
— — — постороннихъ вѣдомствъ	4.
оставныхъ и резервныхъ моряковъ	4.
мѣщанъ	2.

137.

Въ двухлѣтнее существованіе библіотеки по возобновленіи, денежный капиталъ ея обращался въ слѣдующихъ цифрахъ:

въ приходѣ	1712 р. 44 к.
— расходѣ	1125 » 89 »
— остаткѣ	586 » 55 »

Библиографическій запасъ:

Книгъ и брошюръ.				
1859—1860 года.		1860—1861 года.		
Наимено- ваній.	Число.	Наимено- ваній.	Число.	
Богословія	17	54	49	83
Философія	3	3	3	3
Законодѣнія	3	5	7	32
Исторія	72	140	78	151
Географія. }	34	65	37	74
Путешествій. }				
Статистики	7	10	9	13
Астрономія	6	7	7	8
Математики	17	19	22	31
Технологія	»	»	1	1
Наука { морскихъ	21	24	27	33
{ военныхъ	20	55	23	100
{ естественныхъ	4	12	7	15
Языкознанія	7	12	9	12
Медицины	20	22	22	28
Домоводства				
Земледѣлія	39	70	40	89
Сельскаго хозяйства. }				
Искусствъ	5	5	9	10
Художествъ. }				
Изящной словесности	141	260	150	277
Учено-литературной беллетристики	28	1154	32	1226
Наука, сло- { французскихъ	74	229	78	256
вѣстности и { английскихъ	14	15	16	17
искусствъ . { немецкихъ	6	9	7	10
Всего	338	2170	633	2469

	наимено- ваній, книгъ.	число
Въ теченіе 18 ⁶⁰ / ₆₁ г. прибавилось	95.	299.
Въ общемъ числѣ заключается пожертвованныхъ членами книгъ разнаго содержанія въ 18 ⁵⁹ / ₆₀ г.	284.	
— 18 ⁶⁰ / ₆₁ г.	212.	
		496.

Сверхъ сего, въ библіотекѣ хранилось 149 дубликатовъ разныхъ русскихъ и иностранныхъ изданій; всѣ эти книги переданы въ здѣшнюю гидрографическую часть для распредѣленія по бѣломорскимъ маякамъ, чѣмъ и имѣется въ виду положить основаніе тамошнимъ библіотекамъ, въ существѣ необходимомъ: маячные служители по полугоду и болѣе совершенно лишены возможности всякаго сближенія съ обществомъ, и потому, въ эти долгіе и томительные дни безотраднaго одиночества, нравственная самодѣятельность ихъ необходимо нуждается въ поддержкѣ и требуетъ пищи.

Библіотека получаетъ нынѣ періодическихъ журналовъ и газетъ—34; въ томъ числѣ русскихъ 27, иностранныхъ 7, а именно: Морской и Военный Сборники, Журналы Артиллерійскій и Главнаго Управленія путей сообщенія и публичныхъ зданій, Записки Русскаго Географическаго общества, Экономистъ, Православное обозрѣніе, Отечественныя записки, Библіотеку для чтенія, Современникъ, Русскій вѣстникъ, и Современную лѣтопись, Искру, Иллюстрацію, Художественный листокъ, модный журналъ Вазу, День, Кронштадтскій вѣстникъ, Время, Современную Медицину, Юридическій вѣстникъ, Русское слово, Курсъ популярной медицины, С. Петербургскія вѣдомости, Сѣверную пчелу, Инвалидъ и Книжный вѣстникъ, L'Indépendance Belge, Journal pour tous, L'illustration, Le moniteur de la mode; the Illustrated London News; Der Bazar, Allgemeine Zeitung.

Библіотеку посѣщаютъ исключительно служащіе, отставные и резервные моряки. Среднее число ежедневныхъ посѣтителей обоаго пола въ 18⁵⁹/₆₀ г. 5 челов.
— 18⁶⁰/₆₁ г. 8 »

Число посѣтительницъ относится къ мужской половинѣ какъ 1: 9.

Степень влеченія къ умственнымъ занятіямъ, находясь въ прямомъ содержаніи къ числу разъ, сколько каждый изъ членовъ посѣтилъ библіотеку въ теченіе года, представляется въ слѣдующемъ нисходящемъ порядкѣ:

	Состоя- то чле- новъ.	Въ теченіе года сколько разъ бы- ли въ библіотекѣ для занятій и чте- нія.	
		Всѣ.	Одинъ.
Отставные и резервные моряки	4	460	115
Медики	10	400	40
Штурмана	14	560	40
Инженеры: корабельные, строительной части, инже- неръ-механики	14	490	35
Флотскіе и состоящіе по флоту.	24	696	29
Военно-сухопутные инженеры.	2	30	23
Рабочихъ экипажей.	15	195	13
Чиновники гражданского вѣдомства.	2	20	10
Морскіе артиллеристы.	4	24	6
Военно-гражданскіе чины портового управленія . .	35	175	5
Мѣщане	2	6	3
Ластового полуэкипажа.	11	22	2
Въ сложности.	137	3098	22,4

Въ теченіе года выбрано изъ библіотеки книгъ:

	Въ 1859—1860 году.		Въ 1860—1861 году.	
	Чело- вѣкъ.	Книгъ.	Чело- вѣкъ.	Книгъ.
Богословія	14	19	72	155
Философія	»	»	»	»
Законовѣдѣнія	»	»	4	4
Исторія	90	139	99	108
Географія	49	67	36	58

Статистики	2	2	16	25
Астрономіи	1	1	10	20
Математики	5	8	19	25
Технологіи	»	»	2	2
Наукъ. { морскихъ	21	32	24	30
{ военныхъ	2	2	6	6
{ естественныхъ	2	2	10	11
Языкознанія	5	8	13	15
Медицины	8	8	57	67
Домоводства, земледѣлія и сельскаго хозяйства	3	5	»	»
Искусствъ и художествъ	»	»	9	9
Словесности и учено-литературной belle- тристики	1023	2200	1668	3946
Иностранной литературы	8	15	75	435
Въ сложности . . .	1233	2508	2120	4916
Среднее. $\frac{1}{2}$. . .	1	2, 03	1	2, 31

Слѣдовательно, насъ болѣе занимаетъ легкое чтеніе, а затѣмъ такъ называемыя общественныя науки; мы по преимуществу энциклопедисты, и наконецъ современная сила стремленія къ самообразованію, находясь въ прямомъ содержаніи къ числу разъ, сколько каждый изъ членовъ посѣтилъ въ теченіе года библіотеку для занятій или полученія книгъ на домъ, выражается въ отношеніи одной разумной единицы какъ 38 : 1.

Зависимо отъ денежныхъ средствъ, какими комитетъ располагалъ въ истекшемъ году, пополненъ библіографическій запасъ по отдѣламъ:

Богословія	2.
Языкознанія	2.
Изящной словесности . . .	6.
Статистики	2.
Естествознанія	6.
Географіи	3.
Морскихъ наукъ	11.

Относительно картографіи, комитетъ, слѣдя за изданіями этого рода и имѣя въ виду пріобрѣсть новѣйшія и лучшія изъ нихъ по специальности, не признавалъ удобнымъ выписывать тѣ рутинныя по этой части руководства, какія до сего времени находились въ печати. И такъ какъ Русское Географическое общество и Военно-Топографическое депо заявили о выпускѣ подробнѣйшей карты европейской Россіи съ Кавказскимъ краемъ и картъ остальныхъ частей Свѣта, составленныхъ по новѣйшимъ источникамъ, изысканіямъ и открытіямъ, то комитетъ и остановился на этихъ интересныхъ изданіяхъ.

Въ послѣднее время, на счетъ 600 р., дарованныхъ Государемъ Императоромъ по ходатайству Его Высочества Генераль-Адмирала, въ пособіе на выписку книгъ для Архангельской портовой библіотеки, пріобрѣтено изданій по отдѣламъ:

Богословія	4.
Путешествій и статистики	8.
Правовѣдѣнія и политической экономіи	3.
Исторіи и географіи	5.
Естественныхъ наукъ	10.
Военныхъ и морскихъ наукъ	5.
Технологіи и строительнаго искусства	6.
Медицины	7.

48 наименованій.

Для исполненія порученій по снабженію библіотеки книгами и вообще всякаго рода вновь появляющимися въ печати изданіями, избранъ комиссіонеромъ с. петербургскій книгопродавецъ Д. Е. Кожанчиковъ, отъ котораго библіотека и пользуется по условію 10% съ публикуемой цѣнности изданій.

Теперь посмотримъ, насколько сжились мы съ библіотекой и какое вліяніе обнаружила она на среду.

Въ провинціи кружки и личности рельефны; здѣсь все какъ на ладони: и живые зачатки прогресса, и добродушный аскетизмъ, и жесткій обскурантизмъ, и та, наконецъ, наивная шаткость понятій и взглядовъ, которая въ анализѣ здраваго смысла сводится въ формулу: *ни-то, ни-сѣ, а Богъ знаетъ что*.

Есть, напримѣръ, такіе покойные *счастливицы*, для которыхъ библіотека до сихъ поръ остается еще *terra incognita*; жизнь ихъ день за день тлѣетъ въ той невозмутимой сферѣ, въ которой зародилось и созрѣло относительно здравое убѣжденіе Фамусова, что *«въ чтенніи прокъ-то не великъ»*. Этотъ кружокъ въ семьѣ членовъ нашей биб-

ліотеки составляет однако жалкое меньшинство, приблизительно въ содержаніи 1:10; но миръ имъ, не осмѣливаемся безусловно поднять противъ нихъ камня; они принадлежатъ уже исторіи.

Есть, напримѣръ, и такіе господа, которыхъ съ перваго раза какъ будто и неловко заподозрить въ *толъ-то* и въ *толъ-то*; но если покороче сведешь съ ними счеты, то сейчасъ же и видишь, что на ихъ взглядъ *все новое* изъ рукъ вонъ плохо, а ужъ гласность—чп-тый криминаль; словомъ, прежде лучше-де было, а теперь присяжный авторитетъ потерялъ достодолжное уваженіе и силу. Ну, разумеется, при такомъ грустномъ настроеніи, какая угодно бібліотека придется не по душѣ: и далеко-то отъ квартиры, и книгъ-то не найдешь порядочныхъ—все дрянъ какая-то, и то дурно, и другое не хорошо... такъ, ради прогулки, можно, пожалуй, иной разикъ зайти посидѣть, просмотрѣть картинки, съ особеннымъ тактомъ перелистнуть два-три первыхъ попавшихся подъ руку журнала и, ткнувъ пальцемъ въ небо, на возвратномъ маршѣ во свояси неистово выстукать каблуками затаенный протѣстъ противъ пагубнаго вліянія литературы,—*глубже мы не плаваемъ!* Эта группа сочленовъ опредѣляется содержаніемъ около 3:10.

Есть, напримѣръ, и такія личности, которыя въ области нравственнаго саморазвитія непрочно *«какъ цвѣтъ сѣмный»*. Въ нихъ много добрыхъ началъ, добрыхъ и благородныхъ побужденій, много желаній и энергіи идти впередъ и не отставать, они принадлежатъ даже къ числу усердныхъ посѣтителей бібліотеки; но у нихъ нѣтъ собственной почвы, собственной разумной основы, они мыслятъ и дѣйствуютъ на кредитъ,—это блуждающіе цвѣтцы, плохіе ходоки въ морѣ *слова* и *истины*; они валки, рискованны и слишкомъ бѣдны и слабы парусностью, чтобы устойчиво держаться въ кильватеръ однажды принятыхъ убѣжденій: дунеть съ подвѣтра и смотришь потерялись, спутались и пошли вертѣть брасами, пока кто нибудь не броситъ имъ кончика пныхъ, иногда совершенно новыхъ для нихъ, убѣжденій. Съ грустью, но не безъ надежды, останавливаешься на этомъ явленіи, мы говоримъ: *съ грустью*, потому, что духъ и форма названнаго явленія обусловливаются характеромъ большинства и выражается какъ 4:10.

Но вздохнемъ свободнѣе и скажемъ, что есть же, наконецъ, между нами и такія личности, для которыхъ бібліотека—насушная потребность. Эта группа сочленовъ здорова и свѣжа силами, и хотя тоже составляетъ относительно жалкое меньшинство, какъ 2:10, но меньшинство съ замѣтнымъ вліяніемъ на остальные группы или кружки. Вы ежедневно увидите ихъ въ читальняхъ за книгой; они *не пускаютъ въ трубу* дня годовщины открытія бібліотеки и являются на

выборы по первому призыву, не ожидая повторительнаго *приказа*. Раскройте тетрадь, гдѣ заявляются членами желанія о выпискѣ той или другой книги, обратите вниманіе на самый выборъ книгъ; и дѣло скажется за себя, не требуя иныхъ фактовъ.

Предвидимъ бѣду:—«да позвольте», скажутъ намъ, «откуда и какимъ-де путемъ или способомъ могли вы, милостивый государь, добыть такіа свѣдѣнія?.. чрезъ какія это щелки вы успѣли подсмотреть, что дѣлается на нашемъ дворѣ, что происходитъ въ нашихъ чувствахъ и помышленіяхъ; вѣдь чужая душа потемки»?!... Почтеннѣйшіе друзья, послушайте: *птица видна по полету*, или: *дай послушать о чемъ и какъ ты говоришь и судишь, дай посмотреть что ты читаешь*, и я скажу тебѣ кто ты таковъ,—понятно?

Выше говорено было, что бібліотеку посѣщаютъ у насъ и дамы. Мы довольно часто видимъ ихъ здѣсь и, признаться, радуемся и глубоко сочувствуемъ этому пріятному явленію. Конечно, въ большихъ случаяхъ онѣ приходятъ сюда для прогулки, для бѣлаго просмотра журнальныхъ модъ и картинокъ; но нельзя сказать, что ихъ вовсе уже не интересуютъ другія, болѣе серьезныя занятія: онѣ, помимо легкихъ произведеній отечественной и иностранной литературы, весьма не прочь и отъ чтенія книгъ научнаго содержанія, гдѣ міровыя физическія явленія, изъ области природы и человѣка, излагаются популярно. Вообще такіа изданія, какъ *Небесныя Свѣтила* — Митчеля, *Физиологія обыденной жизни* — Льюиса, *Вода* — Росмеслера и т. п. читаются у насъ огуломъ и на расхватъ.

Въ какихъ же, наконецъ, *обиходныхъ* результатахъ отразилось на насъ вліяніе бібліотеки? Отвѣчаемъ: съ одной стороны добрая закваска произвела броженіе, разбудила жизнь отъ застоя, отъ спячки—и то хорошо; а съ другой..... въ большихъ случаяхъ мы стали «смѣть свое сужденіе имѣть», стали мыслить вѣрнѣе, отчетливѣе и чловѣчнѣе; взгляды на предметы сдѣлались чище, въ насъ стало какъ-бы опредѣляться даже кое-какое направленіе, — вообще мы какъ будто потрезвѣли, и передъ нами, тамъ—вдали, показалось что-то похожее даже на цѣль; выразиться опредѣленнѣе не беремся, но не можемъ не прибавить, что въ насъ пока еще больше словъ и словъ, чѣмъ дѣла: посмотришь, такъ на словахъ куда какіе прогрессисты! а какъ только коснется дѣла, гдѣ прогрессивныя идеи, мысли и взгляды приводится прилагать къ практикѣ, регулировать ихъ съ обыденными явленіями жизни,—хватъ, и на мели, и какъ разъ готовы

. *старого Гаврилу*

За измятое жабо etc.

Какъ бы ни было, но мы такъ тѣсно сжились съ нашей скромной и уютной библіотекой, что за неожиданнымъ, вопросомъ объ упраздненіи Архангельскаго порта, насъ занялъ другой, болѣе близкій и сердечный вопросъ: что станется съ библіотекой? куда-то и какъ пристроится она, наша кормилица!—Много было разнорѣчивыхъ и горячихъ толковъ, сужденій и споровъ: то предлагали подарить библіотеку здѣшней гимназіи или городу, для присоединенія къ мѣстной публичной библіотекѣ, то перевезти въ Кронштадтъ, въ Ревель или даже и на Амуръ, въ отдаленный Николаевскъ; но тутъ и тамъ встрѣчались тѣ или другія неудобства и затрудненія, и къ довершенію всего, дѣло въ удовольствію большинства устроилось наконецъ такъ, что библіотека должна будетъ, кажется, пріютиться къ остающейся здѣсь гидрографической части. Дай-то Богъ! это успокоиваетъ насъ за судьбу столь необходимаго и полезнаго учрежденія для здѣшней осиротѣлой и отдаленной семьи моряковъ; и намъ хочется вѣрить, что они, съ свойственною морякамъ настойчивостью, сумѣютъ поддержать вручаемое имъ наслѣдіе по праву, памятуя, что нынѣ живительный свѣтъ слова проникъ и вошелъ въ жизнь нашу, и *«слово то—плоть бысть»*.

П. Богославскій.

Архангельскъ.

МЕКЛЕНБУРГСКОЕ СУДОХОЗЯЙСТВО

КАКЪ ОБРАЗЕЦЪ ДЛЯ СОЗДАНІЯ БУДУЩАГО СУДОХОЗЯЙСТВА ВЪ РОССИИ.

Тотъ, кого нѣсколько интересуетъ морская торговля хотя какого либо одного прибалтійскаго порта, вѣроятно знаетъ какую важную роль играетъ торговый флотъ Мекленбурга. Этотъ незначительный край пользуется только одною желѣзною дорогою, по которой лишь вывозятъ много сырыхъ продуктовъ въ Гамбургъ и привозятъ оттуда промышленныя и колоніальныя произведенія, вмѣсто того, чтобы способствовать развитію торговли въ Ростокъ и Висмаръ, единственныхъ портовыхъ городахъ страны. Государственныя учрежденія, существующія въ великомъ герцогствѣ съ 1755,—самыя недостаточныя и самыя обветшалыя во всей Германіи. Только интересы одного знатнаго дворянства обезпечены этими учрежденіями, и самъ великій герцогъ, при всемъ своемъ желаніи, не въ состояніи согласить дворянство на нѣкоторыя уступки въ пользу остальнаго народонаселенія, чтобы сохранить своей торговлѣ необходимую свободу

дѣйствій, безъ которой процвѣтаніе коммерціи невозможно. Ростокъ, естественный представитель средняго городского сословія въ странѣ, опирается, въ такомъ безнадежномъ состояніи, лишь на свои древнія преимущества вольнаго имперскаго города. Но его борьба съ дворянствомъ остается безуспѣшною. Городъ и торговля обременены большими податями, между тѣмъ какъ дворянство пользуется правомъ свободнаго привоза и вывоза чрезъ таможи. Вслѣдствіе этихъ крайнихъ недостатковъ законодательства, мекленбургское дворянство, самое богатое сословіе страны, покупаетъ и продаетъ свои товары беспошлинно въ Гамбургѣ,—оборотъ, производимый имъ весьма удобно исполнимо посредствомъ желѣзныхъ дорогъ.

При такихъ обстоятельствахъ, губительно дѣйствующихъ на прусскія торговое флота всякаго края, процвѣтаніе мекленбургскаго торговаго флота кажется не объяснимымъ челоуѣку, незнающему основаній его. Но мекленбургскій флотъ обладаетъ около 400 кораблей въ 50 000 тонновъ, и представляетъ цѣнность отъ 6 до 7 милліоновъ талеровъ (*). Около 4000 матросовъ находятъ исключительное занятіе на этомъ флотѣ; на кораблѣ, опасности морской жизни доставляютъ имъ возможность получать гораздо болѣе жалованья, чѣмъ могли бы они пріобрѣтать отъ занятій на твердой землѣ; они не только содержатъ свои семейства, младшихъ братьевъ и бѣдныхъ родственниковъ, всего около 15 000 человѣкъ, но даже достигаютъ большой степени зажиточности отъ этого промысла. Села и городишки, преимущественно населенныя моряками, какъ то: *Рыбница* и *Вурстровъ*—оба древнія славянскія мѣстечки, нынѣшніе жители которыхъ, говорящіе по нѣмецки, почти всѣ славянскаго происхожденія,—занимаются морскимъ дѣломъ и отличаются зажиточностью,

(*) Ростокъ владѣлъ въ концѣ 1858 г. вообще 344 кораблями въ 42 600 ростокскихъ ластовъ; слѣдовательно, среднимъ числомъ каждый въ 124 ластва. Висмаръ имѣлъ 50 кораблей въ 5200 ластовъ; слѣдовательно, средняя величина ихъ 105 ластовъ. Еслипримемъ цѣнность этихъ кораблей, показанную русскимъ консуломъ въ его донесеніи, т. е. около 6 и 7 мил. талер., слѣдов. 6½ мил. таи., то получимъ за каждый ластва 136 талеровъ—весьма значительную сумму, происходящую отъ того, что въ послѣднее время большая часть этихъ кораблей обшита мѣдью, или цинкомъ. Не менѣе того, слѣдуетъ приписать эту чрезмѣрную цѣну злоупотребленіямъ, вправившимся въ эту страну при существующей тамъ системѣ товарищества на акціяхъ или паяхъ; также недостатокъ въ корабельномъ лѣсѣ—одна изъ причинъ этого вздорожанія: дубовыя доски и бревна доставляются туда только водою изъ Данцига или Штетина; въ этотъ послѣдній городъ дубовый лѣсъ доставляется даже изъ Моравіи и Венгріи по желѣзной дорогѣ. Въ Ригѣ корабли изъ дубоваго лѣса могутъ быть поставляемы по 100—110 руб. за ластва (см. обзоръ рижскаго торговаго флота въ юньской книжкѣ М. Сб. сего года), въ Либавѣ эта цѣна еще меньше около 10 руб. за ластва.

опрятностью и нравственностью; *Дендорфъ* и др. представляют самую приятную картину дѣятельности. Кромѣ 4000 матросовъ, въ Мекленбургѣ находятъ работу еще 700 или 800 шкиперовъ и штурмановъ, которые, конечно, наживаютъ болѣе матросовъ, но тѣмъ не менѣе выходятъ изъ среды послѣднихъ по окончаніи курса въ тамошнихъ навигаціонныхъ училищахъ и по выдержаніи удовлетворительнаго экзамена. Лѣнвивые и развратные моряки (число которыхъ, подѣ влияніемъ новаго устройства училищъ, замѣтно уменьшается) также посѣщаютъ училища, но вѣчно остаются матросами, отчасти потому, что не въ состояніи выдержать хорошаго экзамена, отчасти по той причинѣ, что, несмотря на выдержанный ими экзаменъ, ихъ прошедшая морская жизнь не представляетъ достаточнаго ручательства въ благонадежности въ денежныхъ дѣлахъ, — условіе, которое въ отношеніи къ морякамъ, необходимо должно быть принимаемо въ соображеніе, такъ какъ съ твердой земли очень трудно повѣрять служащихъ на кораблѣ.

Кромѣ моряковъ собственно, на постройку и ежегодныя исправленія кораблей употребляются еще сотни работниковъ и извозчиковъ; земледѣльцы, снабжая корабли свѣстными припасами, получаютъ хорошія цѣны на свои продукты, — откуда ясно, что тамошнее судоходство много содѣйствуетъ къ процвѣтанію земледѣлія. Множество купцовъ и капиталистовъ (въ томъ числѣ дворяне) получаютъ лучшую прибыль отъ судоходства, посредствомъ котораго они приходятъ въ частыя и тѣсныя сношенія съ различными городами всѣхъ странъ міра. Мы позаимствуемъ изъ мекленбургской маленькой брошюрки, о которой впослѣдствіи будемъ говорить подробно, слѣдующія слова: «Нѣтъ вѣтви промышленности, которая, подобно нашему мореходству, кормила бы и обогащала всѣ сословія народонаселенія: поземельныхъ собственниковъ, купцовъ, ремесленниковъ, капиталистовъ и работниковъ, — такимъ незначительнымъ основнымъ капиталомъ — отъ 6 до 7 милліоновъ талеровъ! Подобный капиталъ, употребленный на земледѣліе, едва ли могъ бы распространить въ нашей странѣ десятую или двадцатую долю зажиточности, которую намъ доставляетъ судоходство.

«Наши моряки извлекаютъ свои большіе доходы преимущественно изъ чужихъ краевъ и, между тѣмъ, участвуютъ прямо и еще болѣе косвенно въ государственныхъ податяхъ (считая по числу душъ). Какая вѣтвь промышленности производитъ такихъ здоровыхъ, предприимчивыхъ и крѣпкихъ людей? и гдѣ получаетъ капиталистъ такіе высокіе проценты, которые своимъ обращеніемъ такъ много содѣйствуютъ къ процвѣтанію всей страны? если положить шесть милліоновъ основнаго капитала въ земледѣліе, то они кормили бы никакъ не

болѣе 20-ти владѣльцевъ, около 20 арендаторовъ и около 300 работниковъ; между тѣмъ какъ этотъ самый капиталъ, употребленный на корабль, доставляетъ пропитаніе въ двадцать разъ большому числу индивидуумовъ.»

Это слова *мекленбургскаго дворянина*, владѣльца маіората Лафферта на Лезенѣ. Поэтому, говоря о необходимости мореходства въ Россіи, нельзя упрекать автора этихъ строкъ въ томъ, что онъ приписываетъ слишкомъ много значенія этому мореходству.

Такія выгоды судоходство представляетъ Мекленбургу, расположенному, какъ мы видѣли, сравнительно такимъ большимъ флотомъ и такимъ незначительнымъ количествомъ вывозныхъ продуктовъ. На сколько больше должны быть народно-хозяйственные выгоды для Россіи, обладающей такимъ огромнымъ количествомъ вывозныхъ продуктовъ, что теперь едва отъ 5 до 10 процентовъ оныхъ нагружаются для вывоза на русскихъ корабляхъ? На сколько виды на развитіе торговаго флота могутъ быть благоприятны для нашего отечества въ сравненіи съ Мекленбургомъ?

Мекленбургскій флотъ замѣняетъ на Балтійскомъ и Сѣверномъ моряхъ, такъ сказать, нашихъ извозчиковъ; онъ также гонится за барышемъ и отыскиваетъ его гдѣ попало. Посему этотъ флотъ, ради своего существованія, долженъ выйти изъ линіи общей конкуренціи всѣхъ другихъ туземныхъ флотовъ помянутыхъ морей; иначе, при равныхъ условіяхъ, каждый купецъ предпочиталъ бы отдать барышъ перевозки своему земляку. Но мекленбургскій флотъ выдерживалъ эту конкуренцію до того удачно, что годъ отъ году увеличивался, даже въ тѣ года, когда вообще жаловались на низкія цѣны за фрахтъ и когда въ Ригѣ и другихъ нашихъ портовыхъ городахъ чувствовали пагубное вліяніе этихъ низкихъ цѣнъ. Мекленбургскій флотъ не пользуется огромными естественными выгодами англійскаго флота, который развозитъ свои фабричные товары, уголь, желѣзо, колоніальныя произведенія и пр., по всѣмъ частямъ свѣта и привозитъ въ Англію сырые матеріалы.... Отчего, спрашивается, мекленбургскій флотъ, находясь, сравнительно съ другими флотами, относительно естественныхъ условій, въ довольно невыгодномъ положеніи, могъ бы существовать при платежѣ обыкновеннаго въ сѣверной Германіи жалованья настоящему мастросу—отъ 12 до 14 талеровъ въ мѣсяцъ? Отчего-же это, собственно славянское, морское населеніе находится въ такомъ цвѣтущемъ состояніи, какъ будто-бы въ доказательство способностей славянъ къ морскому дѣлу, если только имъ дана къ тому возможность?...

Отвѣтъ на этотъ весьма интересный вопросъ нетруденъ. Особенно развитая, какъ кажется, въ славянахъ склонность къ ассоціаціямъ

представляетъ намъ очень простое рѣшеніе этого вопроса. Какъ наши русскіе крестьяне издревле имѣютъ обычай соединяться въ общества, артели или другіе союзы, такъ и моряки въ Мекленбургѣ связаны между собою особенною корпораціею. Славянскій духъ братства выставляется здѣсь еще болѣе и тѣмъ, что не нѣмецкіе купцы въ Ростокѣ создали морскія корпораціи, а сами поселяне; не купцы возбуждаютъ въ морякахъ охоту къ предпріятіямъ, а напротивъ вурстовскіе, рыбацкіе, дендорфскіе моряки увлекаютъ купцовъ къ предпріятіямъ, о которыхъ эти послѣдніе не думали бы и не могли бы думать. Этотъ славянскій духъ ассоціаціи въ Мекленбургѣ постигъ истину, что при игрѣ счастья на морѣ—а морякъ въ каждомъ плаваніи подверженъ этой игрѣ—соединеніе капиталовъ вполне соотвѣтствуетъ успѣшному развитію судоходства. Поэтому всѣ корабли въ цѣломъ Мекленбургѣ строятся на счетъ извѣстнаго числа людей, а никогда отдѣльныхъ лицъ; такимъ образомъ каждый корабль принадлежитъ цѣлому обществу; однакожъ, это общество не состоитъ только изъ однихъ богатыхъ людей: почти всѣ моряки въ Мекленбургѣ участвуютъ въ постройкѣ одного или нѣсколькихъ кораблей. Иногда служители, молодые моряки, корабельные мастеровые вносятъ только 5—10 талеровъ, но не менѣе того они дѣлаются чрезъ свои взносы *совладѣльцами корабля*, что не мало возбуждаетъ ихъ честолюбіе и внушаетъ уваженіе къ нимъ другихъ лицъ. Особенное вліяніе, кажется, имѣетъ это учрежденіе на экономію и трудолюбіе моряковъ. Когда предполагается постройка корабля, то необходимая для сего сумма обыкновенно раздѣляется на 64 части; каждая изъ этихъ частей называется долею (Part); иной беретъ, т. е. вноситъ — одну, двѣ или три доли; другой участвуетъ иногда только $\frac{1}{2}$, $\frac{1}{4}$, $\frac{1}{8}$ -ю долей, смотря по его желанію или обстоятельствамъ. На большее количество долей или паевъ подписываются купцы, капиталисты въ городахъ и деревняхъ (также мекленбургскіе дворяне участвуютъ въ такой постройкѣ), строители кораблей и родственники новаго шкипера, которому новое судно довѣряется и который тѣмъ самымъ выходитъ въ люди. Когда большая часть денегъ собрана и къ постройкѣ корабля уже приступлено, тогда новый шкиперъ, который болѣе всѣхъ заинтересованъ въ постройкѣ (онъ обыкновенно уже долго плавалъ и отличился примѣрнымъ поведеніемъ, свѣдѣніями и ловкостью и сумѣлъ приобрести столь нужное для управленія корабля довѣріе), отправляется искать недостающей еще суммы у своихъ земляковъ. Лицо, имѣющее деньги, можетъ навѣрно рассчитывать, что его отыщетъ одинъ изъ штурмановъ, желающихъ выстроить корабль съ тѣмъ, чтобы сдѣлаться самостоятельнымъ шкиперомъ и отцемъ семейства. Если такой штурманъ снабженъ хоро-

шимъ свидѣтельствомъ изъ навигаціоннаго училища и отличнымъ аттестатомъ о его морской служебной дѣятельности, и если, наконецъ, онъ предъявляетъ особенныя рекомендаціи отъ купцовъ или другихъ уважаемыхъ лицъ, то ему часто удается уговорить капиталиста, ничего недумавшаго даже утромъ о кораблѣ, а вечеромъ того-же дня вдругъ дѣлающагося совладѣтелемъ корабля или судохозяиномъ. Нерѣдко даже рижскіе купцы приглашаются мекленбургскими шкиперами къ участию въ постройкѣ корабля для мекленбургскаго флота.

Почтенный читатель нашъ, вѣроятно, уже вывелъ изъ всего, нами сказаннаго, заключеніе, что въ учрежденіи, подобномъ мекленбургскому, заключается вѣрный способъ къ увеличенію нашего купеческаго флота.

Также въ восточномъ Фрисландѣ (на западной границѣ Ганновера) и на Везерѣ, равнымъ образомъ въ Пруссіи близъ мекленбургской границы между тамошнимъ народонаселеніемъ о. Ригена, бывшимъ нѣкогда славянскимъ, и около городовъ Барга, Штральзунда и пр.; встрѣчаются корпораціи для постройки кораблей на паяхъ, но онѣ нигдѣ такъ неразвиты, какъ въ Мекленбургѣ, потому что въ тѣхъ странахъ доли или пан гораздо больше, вслѣдствіе чего собственно рабочій классъ лишенъ удовольствія и выгодъ—во 1-хъ, назваться судохозяиномъ, во 2-хъ, испытать игру счастья на морѣ, въ 3-хъ, пользоваться на равнѣ съ судохозяевами большими процентами, которые по большей части далеко превышаютъ обыкновенно принятые, и въ 4-хъ, увеличить личный кредитъ *каждымъ* новымъ денежнымъ взносомъ, подобно купцамъ при ихъ коммерческихъ оборотахъ.

Упомянутая въ началѣ этой статьи мекленбургская брошюрка Августа фонъ-Лафферта, владѣльца майората на Лезенѣ, издана подъ заглавіемъ: «Вопіющія злоупотребленія въ мекленбургскомъ и особенно въ ростокскомъ судохозяйствѣ, съ указаніемъ на средства къ устраненію ихъ.» Она литографирована въ Швернѣ 1861 г.—Этой брошюрки ни за какія деньги нельзя купить въ книжныхъ лавкахъ, такъ какъ мекленбургцы боятся, чтобъ она не повредила ихъ кредиту за границею. Впрочемъ, ихъ опасеніе довольно основательно, потому что авторъ этой брошюрки указываетъ въ практическомъ примѣненіи этихъ, только что нами расхваленныхъ, учреждений, на нѣкоторые важныя недостатки. Но не смотря на его знаніе дѣла, г. фонъ-Лаффертъ до того преувеличиваетъ дурныя стороны что это преувеличеніе бросается каждому въ глаза. Впрочемъ, во всякомъ случаѣ его сильныя нападенія даютъ легко возможность ко-

ротко познакомиться съ мекленбургскимъ судохозяйствомъ и съ практическимъ примѣненіемъ его особенностей.

Посмотримъ какъ г. фонъ-Лаффертъ разбираетъ собственно ростовское судохозяйство въ общности.

Онъ утверждаетъ, что постройка кораблей въ Ростовѣ нынѣ существующимъ компаніямъ приходится гораздо дороже, чѣмъ слѣдовало бы, точно также какъ управление и исправленіе кораблей; а между тѣмъ, онъ *не говоритъ о необходимости замѣны* системы паевъ или акцій этой вѣтви промышленности другою; но требуетъ, чтобы мекленбургское правительство наблюдало за правильнымъ ходомъ этихъ ассоціацій, такъ какъ прямая обязанность правительства въ дѣлахъ такой важности—обеспечивать интересы тысячи своихъ гражданъ. Онъ предлагаетъ центральное управленіе, которое могло бы повѣрять частныя правленія, на томъ основаніи, что большинство владѣльцевъ акцій или паевъ или сами по себѣ не въ состояніи исполнять этой повѣрки, или не имѣютъ къ тому возможности, будучи заняты своими дѣлами и даже не находясь на родинѣ.

Такимъ образомъ, мы видимъ, что главнымъ спорнымъ вопросомъ г. Лаффертъ ставитъ точную повѣрку этихъ обществъ на акціяхъ,—вопросъ, который не имѣетъ для насъ существеннаго интереса, такъ какъ это требованіе въ настоящее время всеобщее, слѣдовательно безъ сомнѣнія справедливое. Только возможность контроля и предупрежденіе новыхъ злоупотребленій и подлоговъ въ ревизіонной центральной конторѣ—вотъ что составляетъ въ настоящую минуту предметъ спора.

Гораздо болѣе интереса представляютъ для насъ четыре отдѣльныя неудобства, на которыя указываетъ г. Лаффертъ, основываясь на практикѣ и на фактахъ.

- 1) Шкиперъ, своимъ участіемъ въ постройкѣ, ставитъ себя въ неловкое положеніе въ отношеніи къ командованію судномъ.
- 2) Участіе ремесленниковъ въ самомъ владѣніи корабля рождаетъ вздорожаніе кораблей.
- 3) То же самое случается при сооруженіи и исправленіи корабля.
- 4) Корреспондентъ-судохозяинъ (*), какъ бухгалтеръ и нагрузчикъ, надуваетъ другихъ хозяевъ.

Такъ какъ на обязанности шкипера, который естественно желаетъ во что-бы то ни стало имѣть въ скоромъ времени свой корабль, лежатъ отысканіе отдѣльныхъ подписчиковъ на пай или акцію, то онъ часто дѣлаетъ съ купцомъ—который его рекомендуетъ и самъ

(*) Корреспондентомъ-судохозяиномъ называется тотъ купецъ, который ведетъ счета корабля и вмѣстѣ съ тѣмъ имѣетъ свою долю или часть въ кораблѣ. Но

въ качествѣ корреспондента-судохозяина, беретъ извѣстное число паевъ или акцій, на постройку корабля—такія условія, которые впоследствии вовлекаютъ всѣхъ другихъ участниковъ въ ущербъ. Ростовскій купецъ, принимающій на себя веденіе счетовъ строящагося корабля, можетъ впоследствии легко обеспечить свою прибыль, такъ какъ онъ вноситъ только $\frac{1}{8}$ или $\frac{1}{16}$ на постройку корабля. Этотъ купецъ охотно рекомендуетъ всякаго молодого моряка, хорошо выдержавшаго экзаменъ на званіе шкипера. «Такой молодой человѣкъ, говоритъ г. Лаффертъ, по большой части доказывалъ свои способности какъ *штурманъ*; но не всегда самый лучшій штурманъ оказывается хорошимъ шкиперомъ; ибо одни познанія и опытность въ морскомъ дѣлѣ далеко еще не составляютъ хорошаго шкипера. Отъ послѣдняго требуется, чтобы онъ умѣлъ дешево и соотвѣтственно нуждамъ заготовить провизію для корабля; онъ долженъ умѣть соблюсти экономію въ деньгахъ и дорожить временемъ; долженъ быть разсудителенъ и остороженъ, чтобы купецъ или маклеръ, отъ которыхъ онъ получаетъ грузъ, его не надували; онъ долженъ быть честенъ въ денежныхъ дѣлахъ и умѣть обращаться съ своими людьми. Отъ всѣхъ этихъ условій преимущественно зависитъ прибыль съ корабля.» Эти слова неопцнны, и могутъ насъ остерегать отъ односторонности въ нашихъ будущихъ морскихъ учебныхъ заведеніяхъ.

Во второмъ пунктѣ г. фонъ-Лаффертъ говоритъ слѣдующее: молодой шкиперъ отыскалъ купца, согласившагося подписать извѣстную сумму для постройки корабля и рекомендовать его; если полное количество акцій собрано, то онъ заказываетъ у корабельнаго мастера корабль, съ условіемъ, чтобы этотъ послѣдній взялъ нѣсколько акцій на постройку самаго корабля; такимъ образомъ, участвуютъ въ кораблѣ: канатный мастеръ, кузнецъ, парусный фабрикантъ, столяръ и другіе ремесленники. Но такъ какъ это повторяется при постройкѣ каждаго корабля, и корабельный мастеръ, между тѣмъ, нуждается въ деньгахъ, для своего содержанія, слѣдовательно не можетъ класть всего капитала въ корабль, то онъ, какъ и другіе мастеровые, беретъ за свою работу гораздо дороже, чѣмъ сдѣлалъ бы это при платежѣ наличными деньгами. Обыкновенно, работа приходится, по исчисленію Лафферта, на 40 — 100 процентовъ дороже. Пишущій эти строки имѣлъ случай, во время его пребыванія въ Ростовѣ и Рибницѣ, удостовѣриться въ истинѣ словъ г. Лафферта.

•

такъ какъ каждый мекленбургскій корабль принадлежитъ различнымъ лицамъ, или, другими словами, построенъ на акціяхъ, то у каждаго корабля есть корреспондентъ-судохозяинъ, ибо одинъ долженъ же вести счеты.

Третій пунктъ заключается въ слѣдующемъ: когда корабль готовъ, то начинается та же исторія при покупкѣ провіанта, какъ и при постройкѣ судна. Поставщики хлѣба, мяса и пр. взяли у шкипера доли на постройку корабля съ тѣмъ, чтобы онъ у нихъ закупалъ свой провіантъ, причемъ они продаютъ свой товаръ на 20 и 25% дороже (однакожъ, не на столько дороже, на сколько берутъ ремесленники, о которыхъ говорится во 2 пунктѣ, потому что въ противномъ случаѣ шкиперъ заготовлялъ бы свой провіантъ въ другихъ портовыхъ городахъ). При исправленіи возвращающихся на зимовку кораблей, повторяются тѣ же самыя злоупотребленія, какія описаны во второмъ пунктѣ.

Четвертый пунктъ, направленный противъ корреспондентовъ-судохозяевъ, весьма поучителенъ и интересенъ, но, къ сожалѣнію, въ нашемъ бѣгломъ очеркѣ мы не можемъ говорить о немъ подробно. Г. Лаффертъ жалуется на то, что корреспондентъ-судохозяинъ дурнымъ веденіемъ книгъ, незнаніемъ дѣла и слишкомъ строгимъ соблюденіемъ своихъ интересовъ, очень часто вредитъ другимъ участвующимъ судохозяевамъ. Для подтвержденія своихъ словъ онъ привотитъ много любопытныхъ примѣровъ; такъ на стр. 37 говоритъ онъ относительно шкипера: «Этого строго повѣрять въ чужихъ краяхъ рѣшительно невозможно. Когда, нѣсколько лѣтъ тому назадъ, строгій и добросовѣстный корреспондентъ-судохозяинъ далъ выговоръ своему шкиперу за то, что онъ не представилъ квитанцію на израсходованные имъ въ Ригѣ 6 руб. сер., шкиперъ обѣщалъ ему послѣ первой поѣздки въ Ригу привезти нужную квитанцію. Онъ, дѣйствительно, и привезъ — не одну квитанцію, а три: одну на 6 руб., другую на 16, а третью на 60 р. сер.; всѣ три были подлинны и выставлены однимъ числомъ: «Вотъ, выбирайте себѣ одну изъ этихъ трехъ, говорилъ онъ своему серьезному корреспонденту-судохозяину.»

Мы заключаемъ этимъ выписки изъ брошюрки Лафферта. Но такъ какъ онъ самъ, при всѣхъ его нападеніяхъ на систему товарищества на акціяхъ по предпріятіямъ кораблестроенія, нисколько не приходитъ къ результату, который бы опровергалъ ихъ пользу, то мы еще менѣе можемъ это принять, въ особенности когда видимъ что мекленбургское судохозяйство быстро развивается со дня на день. Большая часть выставленныхъ на видъ недостатковъ мекленбургскаго судохозяйства заключается въ черезъ-чуръ скоромъ приращеніи числа судовъ; ассоціація — столь плодотворный корень, что быстротою растительности производитъ даже негодныя растенія; но что этотъ корень плодоносный — въ томъ нѣтъ сомнѣнія.

Поэтому пересадимъ этотъ корень на берега нашихъ прибалтійскихъ провинцій, гдѣ почва только ждетъ его, чтобъ приносить благодатные и богатые плоды. Если у насъ будетъ сдѣланъ первый шагъ къ серьезнымъ и дѣльнымъ реформамъ для морскихъ учебныхъ заведеній, то въ нашихъ патріотахъ явится охота на возбужденіе этихъ жизненныхъ вопросовъ.

Х. М. Вольдемаръ.

12 августа 1862 г.

СОВРЕМЕННОЕ ОБОЗРѢНІЕ.

КОРРЕСПОНДЕНЦІЯ ИЗЪ ПОРТОВЪ.

Г О Р О Д ъ П Е Т Р О В С К ъ .

Сѣверная звѣзда здѣ заката не знаетъ,
Тѣмъ мореплавателей въ нощи провождаетъ;
Когда же свѣтила міра лучи имъ сіяютъ,
Тогда желанныя порты получаютъ.

*(Наставленіе древняго русскаго
навигатора).*

Русскій Улисъ на Каспій, и его компасъ.—Нѣсколько мыслей объ устройствѣ навигаціонныхъ школъ, и картина современнаго судохозяства на Каспій.—Петровскъ —будущій Висбаденъ.

И поднесъ, это привѣтное «свѣтило міра» —полярная звѣзда служить путеводительницею, вмѣсто компаса, весло-любивымъ каспійскимъ поморамъ, плавающимъ на плохо-сколоченныхъ раншинахъ, круто бокихъ шкоутахъ, да тупоносыхъ косоуляхъ.

Званіе лоцмана (кормщика) достигается на Каспій слѣдующимъ путемъ. Безграмотный приволжскій житель, наскучивши возней съ плугомъ и сохою, и желая постранствовать по бѣлому свѣту, пристаетъ сначала къ артели волжскихъ бурлаковъ. Познакомившись съ привольемъ на Волгѣ, на другое лѣто, по своей отважной русской натурѣ, нанимается уже на морскую лодью — косоулю, и протолкавшись лѣто въ сѣверной части Каспія: у Эмбы, у о-ва Чечня, узнаетъ подъ секретомъ свойства небеснаго свѣтила. Тогда то смышленный «Улисъ» русскаго свойства становится уже лоцманомъ. Лоцмана изъ поморовъ, жители Астрахани, въ отличіе называютъ себя тутошными; а лоцмана изъ бурлаковъ именуются верховыми. Поморы считаютъ послѣднихъ плохо знакомыми съ

морскимъ дѣломъ и часто всякія плутни съ кладчиками сваливаютъ на лоцмановъ верховыхъ.

Фрахтовые цѣны между Петровскомъ и Астраханью, въ лѣтніе мѣсяцы, на каботажныхъ лодкахъ, бываютъ: отъ 6 до 8 коп. съ пуда, а весною и осенью—отъ 10 до 12 коп. Удачно пользуясь попутными вѣтрами, лоцмана, на косоуляхъ, дѣлаютъ 8 и до 10 рейсовъ въ навигацію. Цѣнность товаровъ, перевозимыхъ лодками, составляетъ иногда отъ 10 до 15 тысячъ рублей.

Къ несчастію, многіе лоцмана ведутъ жпзнь разгульную, предаются непомѣрному пьянству и, по безграмотности своей, пренебрегаютъ изученіемъ компаса. И правду сказать, гдѣ приобрѣсти имъ этотъ дорогой инструментъ?

Купитъ онъ, горемычный лоцманъ, компасъ за полтинникъ да чайную выпивку у своего же собрата, разбиившаго свою посудину у скалистаго западнаго побережья. Этотъ компасъ состоитъ: изъ деревянной чашечки, съ притупленной вертикальной шпилькой (пздавна залитой масломъ), съ картункой, мѣдной топкой, изъ слабо-вдѣланнаго обыкновеннаго наперстка и съ проржавленной стрѣлкой. Подобные компасы древняго мастерства случалось намъ встрѣтить на немногихъ лодкахъ. Держать ихъ смѣтливые лоцмана-поморы, большею частію, только на показъ кладчику богатаго груза, для предъявленія своего глубокаго познанія въ морскомъ дѣлѣ. А во время плаванія эти мнимые компасы лежатъ себѣ спокойно, безъ употребленія. «На что компасъ (скажутъ намъ, почтенные судовладельца каспійскаго каботажа) въ малой навигаціи между Петровскомъ и Астраханью, когда, взглянувъ лишь на небо,—уже хорошо знаемъ свой курсъ, при постоянствѣ господствующихъ на Каспѣ, то низовыхъ, то верховыхъ вѣтровъ (NW и SO), имѣющихъ пассатный характеръ?»—Ну, а въ пасмурные осенніе дни и бурныя ночи? возразите вы. «Въ пасмурность и бурю возлагаемъ упованіе на Господа Бога, на якоря (съ потертыми канатами), да на лодью (скрѣпленную, въ большой части случаевъ, деревянными гвоздями)». Упованіе это ежегодно обнаруживается крушеніемъ до 10 судовъ въ окрестности Петровскаго порта, не считая судовъ, затонувшихъ и выброшенныхъ у сѣверо-восточнаго и сѣверо-западнаго береговъ Каспія. Стоитъ проѣхать по отмелому песчаному прибрежью, отъ Петровска къ Астраханскому заливу, по этой безводной тундрѣ, заселенной комарами, чтобъ видѣть множество косоулъ, раншинъ, баквиновъ, обросшихъ репейникомъ; по нѣсколько лѣтъ лежатъ они на песчаныхъ буграхъ, вдали отъ морскаго берега. Взглянувъ на нашъ унылый, одичалый край, на Каспій, эту безжизненную допотопную лужу, на плавающіе по ней кораблики, по образованію

своему составляющіе археологическую рѣдкость, невольно спрашиваешь себя: не продолжается ли въ этомъ краѣ до сихъ поръ XVII столѣтіе?

Но вотъ съ высоты хребта петровскаго побережья, открывается дальняя окраина морскаго горизонта; и по зеркальному лону заштильваго Каспія, между обезоруженными тишиной лодьями, быстро несется на рейдъ желѣзная винтовая шкуна *Тамара* (общества Кавказъ и Меркурій). Видя эту морскую газель, ловко изворачивающуюся между неподвижными лодьями, мы просыпаемся отъ тяготившаго насъ кошмара, и снова одушевляемся упованіемъ на лучшую будущность каспійскаго каботажна. Радуемся и той мыслі, что успѣхъ каспійской торговли съ Персіей испугаетъ англійскаго консула въ Рештѣ, и голосистая *Times*, съ сокровенной досадою, разнесетъ эту молву въ дальнія торговля конторы Индіи, съ цѣлью интимнаго наблюденія.

Помирившись пока на этомъ съ нашею рутинною отсталостію, скажемъ въ утѣшеніе: нельзя же все вдругъ, но хотя медленно, по китайски, на цыпочкахъ добѣжимъ и мы до того блаженнаго времени, когда съ Астраханію совершится замѣчательная метаморфоза, когда городъ этотъ станетъ походить на русскій Гамбургъ!!.. когда новая генерачія почтенныхъ астраханскихъ судовладельцевъ, подражая гамбургцамъ, пойметъ, что въ одиночку да особнякомъ невозможно организовать правильное судоводительство каспійскаго каботажнаго флота.

Давно пора астраханскому обществу судовладельцевъ обратить вниманіе на научную, теоретическую сторону судостроенія, вооруженія и снабженія каботажна и промысла; на образованіе матросовъ и лоцмановъ...

Недавно учрежденныя навигаціонныя школы въ Астрахани нельзя не признать въ ряду благотѣльныхъ мѣръ распространенія грамотности.

Основаіемъ по одной навигаціонной школѣ *во всѣхъ приволжскихъ городахъ* было бы положено благотворное начало воспитанія лоцмановъ, рулевыхъ, подчалочныхъ, прикащиковъ, водоливовъ, суперкарговъ и т. п. трудовыхъ личностей, въ коихъ такъ нуждается стопароходная волжская промышленность.

Кому ближе объ этомъ позаботиться, какъ не девяти-пароходнымъ обществамъ, существующимъ на р. Волгѣ. Вѣдь они наиболѣе заинтересованы въ этомъ дѣлѣ. Владѣя капиталами, эти общества, нисколько не обременяя себя, могли бы удѣлять премію и составить фондъ на поддержаніе и распространеніе не однихъ навигаціонныхъ

школъ, но и техническихъ учебныхъ заведеній, для обученія слесарей, чертежниковъ и машинистовъ.

Не все же надѣяться на помощь правительства. Ему ли въ настоящую эпоху заботиться объ организованіи отдаленнаго каботажнаго флота на Каспій, въ то время, когда у него ко-дню тысячелѣтія Россіи, много на очереди общественныхъ безотлагательныхъ вопросовъ, касающихся благоустройства жизни многихъ миліоновъ?

Не смотря на жалкое состояніе каспійскаго каботажа, астраханскіе судохозяева жалуются на дарованную правительствомъ, исключительную гарантію обществу Кавказъ и Меркурій, по перевозкѣ провіанта на извѣстное число лѣтъ. Лучше сознаться на чистоту, сами судохозяева виноваты, что до сихъ поръ дѣйствовали врозь, особнякомъ, а не вкупѣ, гдѣ и каша вкуснѣе кажется....

Наступила пора промѣнять длиннополый дѣдовскій сюртукъ, на морской короткій пиджакъ; цвѣтной татарскій халатъ, въ которомъ мы доселѣ щеголяемъ—на вязанную теплую фуфайку и плотный красный колпакъ. Въ этомъ превращеніи есть разумный смыслъ—удобство исполненія морской работы.

Знахари да бабки перестали лечить наши недуги; пора же перестать довѣряться доморощеннымъ судостроителямъ и ихъ безграмотному потомству.

Послѣднее предложеніе, врядъ ли понравится нашему почтенному другу и судохозяину на Каспій, Н. В. Г... Онъ горюю стоитъ за добросовѣстность и практичность верховыхъ и астраханскихъ родовыхъ кораблестроителей, ведущихъ свое ремесло со временъ петровскихъ.

Въ старину, дѣйствительно бывало такъ. Въ то блаженное время наукъ не довѣрялись, по пословицѣ: «мы сами съ усами; сколотимъ карбазъ и поплывемъ на Кавказъ!» Въ наше время, мой почтенный Н. В., практичность старинная неумѣстна; куда ни взглянешь, вездѣ наука торжествуетъ: электричествомъ правитъ мысль, фотографія изображаетъ намъ дно океана; механика и химія открываютъ новые законы природы.

На этотъ разъ, если вы, почтенный нашъ благопріятель Н. В., согласны постоять за специальность и науку, то немедленно долго, взбирайтесь на трибуну, подобную той, съ которой располагались лѣтатъ нашъ русскій Икаръ... и повѣдайте почтеннымъ собратьямъ астраханскихъ судохозяевъ—спичъ, самаго правдиваго свойства. Слѣдуя примѣру прошлаго, сего дня—какъ вчера, завтра—какъ сегодня, какой участи мы подвергаемъ цѣнную кладь и невпняную жизнь музуръ (матросъ) и ловцовъ, безпрестанно гибнущихъ отъ безобразнаго судостроенія и снабженія утлыхъ судовъ каспійскаго

каботажа. Въ доказательство, мы ниже приведемъ факты и произшествія, случившіяся на Каспіѣ въ навигацію прошлыхъ двухъ лѣтъ. Мы посылаемъ на промыслы и въ морѣ косоули и раншины, по тому же старому, издавна заведенному порядку, какъ ихъ посылалъ именитый астраханскій судовладелецъ Митрофанъ Михеичъ Полнобоковъ, проживавшій въ обильной пыли Астрахани, въ царствованіе матушки Екатерины. Промышляя рыбною и тюленью ловлею, онъ снабжалъ лоды, не золотою да крѣпкою, но мпшурною и гнилою принадлежностью. Нанималъ увальней на босую ногу, торопилъ да тормозилъ ихъ, удалыхъ молодцовъ, непроставшихся отъ хмѣля задаточнаго. Выдавалъ щедрою рукою по дырявому кожуху, да по мѣрѣ дешевой мучицы, чтобъ позабавиться въ сласть да въ волюшку, потрудившись на льду за тюленемъ. Ни гвоздя въ запасъ, ни кола лишняго, они не потрафили захватить съ собой, такъ и пошли, головы смѣлыя да отважныя, бороздить на десяти лодьяхъ, по ледяному полю, не оглядному на семь закровей, вплоть до морской окраины.

Вотъ и ночь настала темная, да длинная; удалцы поумаялись бѣготней и, помоаясь на востокъ, растянулись на льду, подостлавши кожухъ, да чемеркой въ окутъ,—и крѣпокъ непробудный ихъ сонъ....

Послѣ полночи, затянуло небесный сводъ, повѣяло моряною на оттепель, а сонъ къ зарѣ, пуще прежняго, одолѣлъ ловцовъ... Но вдругъ ихъ разбудилъ шумъ дальнихъ волнъ и трескъ льдинъ. Бросились къ лодбѣ; ея уже нѣтъ, шныряютъ, ищутъ и тамъ и здѣсь, а ледъ и гнется и трещитъ. Ужъ разсвѣло!... И только голодный воронъ видѣлъ, какъ на глыбѣ ледяной Каспій унесъ цѣлую артель ловцовъ. Воротились только семеро, а о трехъ ни слуху, ни вѣсти. Михеичъ, между тѣмъ, разбогатѣлъ и, умирая, въ память по себѣ оставилъ богатый вкладъ.... Вышелъ Михеичъ въ люди на плечахъ удачества, да на мучительной смерти нашихъ меньшихъ братій. Примѣръ былъ заразителенъ, и понеслась народная молва: началъ промыселъ съ одной лоды и накопилъ миллионъ!

Такъ и до нашихъ дней чинятся промыслы рыбный и тюлений; такъ по прошлогоднему плаваютъ нашъ каспійскій каботажъ. Снаряжаются ловцы бить тюленя, безъ резерва, безъ спасительныхъ лодокъ, каучуковыхъ поясовъ, водолазной теплой и непромокаемой одежды и безъ компактныхъ проволочныхъ веревокъ....

Года по три не конопаченная, плаваетъ каспійская разшива, огруженная до нельзя провіантомъ, съ гнилыми парусами, съ деревянной лапой у якоря и съ утлой, неспособной для моря лодкой. Эти неуклюжія плоскодонныя коробки плывутъ только съ попутными вѣтрами, осѣненные старой тряпкой, вмѣсто національнаго флага.

Вотъ картина, нарисованная невымышленными красками, но скорбнымъ, правдивымъ словомъ.

Представимъ теперь отчетъ о торговой дѣятельности Петровскаго порта:

Въ приходѣ разныхъ судовъ въ 1861 году 563.

Въ томъ числѣ:

Военныхъ пароходовъ	3
» Шкунъ	3
» Баржа	1
Почтовыхъ пароходовъ общества Кавказъ и Меркурій .	12
Винтовыхъ шкунъ » » » . . .	17
Парусныхъ шкунъ » » » . . .	3
Парусныхъ баржъ » » » . . .	24
Шкоутовъ	10
Раншинъ	13
Косныхъ лодокъ	476

Изъ нихъ:

Съ казеннымъ провіантомъ	92
— артиллерійскимъ грузомъ	3
— частнымъ товаромъ	468

Въ навигацію 1861 года доставлено *казеннаго провіанта*:

Муки	92 314 четв.
Крупъ	7 717 »
Рогожъ	67 231 »

Артиллерійскихъ снарядовъ:

Пороху	1103 бочен.
Лафетовъ и зарядныхъ ящиковъ	3291 пуд.
Пушекъ	10
Тесаковъ	144 ящик.

Грузъ комисаріатскаго вѣдомства:

Ранцевъ	708
Ремней	9 915
Холста	83 000 ар.
Сукна разнаго	120 542 »

Строителю Петровской гавани:

Машинъ и рельсовъ	954 пуд.
Якорей 3	180 »
Брусевъ	836 ш.
Подтоварнику	652 »
Досокъ	1138 »

Частнаго груза:

Ячменя и овса	13 004 чет.
Муки пшеничной	38 996 —
Желѣза разнаго	11 508 пуд.
Веревокъ пеньковыхъ	3 207 »
Крупъ разныхъ	22 864 »
Масла разнаго	2 544 »
Сала свиного.	2 407 »
Сахару.	1 481 »
Свѣчъ разныхъ	3 738 »
Мыла разнаго	2 445 »
Бумаги разной	1 896 »
Спирту	730 боч.
Гвоздей	1 635 пуд.
Муки ржаной	9 494 чет.

Всего товару,—за исключеніемъ казеннаго провіанта и вещей, привезенныхъ для Петровскаго порта,—на сумму 743 257 р.

Отвознаго частнаго товара:

Вина винограднаго	4 боч.
Дерева орѣховаго	104 гр.
Марены	6468 п.
Кожа разныхъ	2150 шт.
Сапдалу	2048 п.
Овчинъ	3055 шт.
Желтиннику.	960 п.
Шерсти верблюжьей	429 п.

Всего вывезено изъ Петровскаго порта разнаго товара на сумму 106 763 р.

Списокъ судовъ, потерпѣвшихъ крушеніе и аварію на Петровскомъ рейдѣ и въ окрестностяхъ порта.

1) Парусная шкуна общества Кавказъ п Меркурій, Циціановъ, шкиперъ прапорщикъ Савельевъ. 13 мая, по случаю густаго тумана сошлась въ морѣ съ военной шкуной «Персіянинъ». Обѣ шкуны потерпѣли незначительныя поврежденія.

2) Двѣ бакинскія лодки съ грузомъ желѣза бакинца Шасуаръ Оглы. Сентября 15 къ югу отъ Петровска въ 20 верстахъ потерпѣли крушенія, экипажи спасены.

3) Шкоутъ *Св. Василій*, Алексѣя Соколова; лоцманъ Григорій Козловъ; съ грузомъ казеннаго провіанта. 25 сентября сорванъ съ якорей штормомъ и унесенъ въ море; грузъ спасенъ.

4) Косная лодка; лоцманъ, шк. Николай Яндышевъ, съ частнымъ грузомъ. 27 сентября выброшена на берегъ вблизи устья рѣки Сулака. Экипажъ спасенъ, а грузъ погибъ.

5) Косная лодка; лоцманъ Иванъ Водовской. У устьярѣки Сулака выброшена на берегъ порожняя; экипажъ спасенъ.

6) Кусовая лодка, лоцманъ Храмовъ, шедшая въ Дербентъ съ частнымъ грузомъ. Потерпѣла крушеніе въ морѣ на пути къ Дербенту—отдѣленіемъ подводной части; лоцманъ и матросъ погибли, а другой матросъ, прикрѣпившій себя къ палубѣ и три дня плававший на ней, спасенъ военной шкуной «Тамара».

7) Двѣ косныя лодки, хозяина-лоцмана, Наякова и Бакинна, шкиперъ: лоцманъ персіянинъ Гусейнъ Рзаевъ 2 и 3 декабря потерпѣли аварію на Петровскомъ рейдѣ: при 12° мороза обледенѣли и затонули отъ тяжести льда; пособіемъ портовой команды лодки и экипажи спасены.

8) Косная, губернскаго секретаря Гилы, лоцманъ Александръ Антипинъ, 2 декабря, по выгрузкѣ спирта, сорвана съ якоря и унесена въ море, съ бывшимъ на ней однимъ матросомъ, крестьяниномъ Калужской губерніи *Василіемъ Поликарповымъ*. По розыску объ этой лодкѣ свѣдѣнія не получено. Всего съ мая по декабрь около Петровска потерпѣли крушеніе 10 судовъ.

Въ числѣ портовыхъ рѣдкостей, можно замѣтить недавно доставленную въ Петровскъ 8-ми весельную лодку, изъ желобчатого гальванизованнаго желѣза, работы г. Френсиса. Лодка эта, изящной отдѣлкой, красотою обводовъ и замѣчательною прочностью, удивляетъ всѣхъ. Щегольской бѣлизны наруса (фокъ и гротъ рейковые), красивые вертлюжные блочки, замѣчательная быстрота хода, подъ парусами и подъ веслами,—все это вмѣстѣ не можетъ не плѣнять знающихъ морское дѣло.

При пробѣ лодки Френсиса, опрокидываніе ея вверхъ килемъ сопряжено было съ значительнымъ сопротивленіемъ. Въ другой разъ, во время прибрежнаго буруна, нѣсколько человѣкъ матросовъ, около четверти часа находились подъ опрокинутой лодкой и, при ототкнутой пробкѣ у киля, покойно сидѣли между килемъ и банками. Намъ кажется, это новое достоинство желѣзныхъ лодокъ Френсиса должно повести къ весьма важному результату, при спасеніи погибающихъ.

Петровская гавань значительно подвинулась въ своемъ сооруженіи. Сѣверный молль выдвинутъ въ море до 100 сажень, а южный немногимъ менѣе. Строитель гавани, инженеръ-подполковникъ А. Д. Фолькенгагенъ, послѣ поѣздки въ Англію располагаетъ усилить работы, прибавленіемъ еще 10-ти вагоновъ и нѣсколькихъ подъемныхъ машинъ (крановъ). Громадныя скалы, низвергнутыя въ море,

съ наружной стороны молла, служатъ уже испытаннымъ оплотомъ, противу зимняго волненія Каспія. Въ углѣ южнаго молла уже образовалась *тихая пристань* для гребныхъ судовъ, которыя безопасно укрываются здѣсь отъ **SO** вѣтровъ (постоянно дующихъ на нашемъ рейдѣ) и отъ восточнаго волненія. Въ послѣднее время почтовый пароходъ общества Кавказъ и Меркурій, *Князь Барятинскій* (исполняющій срочные рейсы съ замѣчательною точностію), при огромномъ бурунѣ у побережья, подѣ защитою молла не встрѣчаетъ болѣе затрудненія въ приѣмѣ пассажировъ, товаровъ и почты. Вновь выведенный участокъ южнаго молла, по своей прочности и пользѣ, какую уже приносить—есть вѣрный залогъ осуществленія той прекрасной гавани, которая, подобно дербентскимъ стѣнамъ, останется вѣчнымъ памятникомъ нашему фельдмаршалу, князю Александру Ивановичу Барятинскому и почтенному строителю. Успѣхъ торговли и промышленности въ Дагестанѣ и развитіе самаго города Петровска зависятъ также отъ окончанія сооруженія гавани.

Двѣ новѣйшія русскія колоніи: Петровскъ въ Дагестанѣ и Николаевскъ на Амурѣ, въ періодъ шестилѣтняго своего существованія въ званіи городовъ, далеко не могутъ соперничать въ гражданской цивилизаціи, съ американскимъ городомъ Шикаго, который, въ теченіе 7 лѣтъ, имѣетъ 30 тысячъ жителей. Мы убѣждены въ томъ, что отсталость наша зависятъ отъ слѣдующихъ причинъ: въ Шикаго, частный банкъ выдаетъ ссуды подѣ залогъ строеній; тамъ городская община распоряжается свободно, неспрашивая дозволенія на постройку общественной церкви или ратуши. Городъ Шикаго, вѣроятно, имѣетъ приволье въ городской землѣ, доходъ отъ рыбнаго промысла, и жители свободно пользуются лѣсомъ и пастбищемъ. Прежде всего, тамъ вниманіе городской общины обращено на общественныя нужды: шоссировать и освѣщаютъ улицы, проводится водопроводъ, устраиваются общественныя прачешныя, школы и биржи.

Не смотря, что Петровскъ не имѣетъ могучаго рычага (фонда) для успѣха гражданской дѣятельности и для постройки частныхъ и общественныхъ зданій, съ того времени, какъ только работы по Петровской гавани приняли основательные размѣры, петровскіе граждане рискнули затрачивать послѣдній грошъ на камень и известь, въ видахъ будущей торговой славы города.

Съ начала прошлаго года, городскія постройки съ каждымъ мѣсяцемъ увеличиваются. По настоящій день, мы имѣемъ уже два большія зданія для *гостиннаго ряда*, укрощающія нашу немногочисленную площадь. Одно изъ нихъ,—унылое зданіе, русской архитектуры, потому русской, что такой же точно «гостинный рядъ» встрѣтится вамъ и въ Херсонѣ, и въ Верхнеудинскѣ и въ старой Рязани. Это

весьма обыкновенное, длинное строеніе, въ коемъ деревянная крыша скатывается на подпертую столбами галерею, съ каменными ступенями отъ площади и съ непріятнаго вида покатыми дверьми погребовъ. Не взирая на тоскливую наружность строенія, счастливый владѣлецъ «ряда» получаетъ значительный доходъ. Другое большое строеніе, хотя не вполне оконченное, по уже выказываетъ изящный вкусъ и строится съ преднамѣреннымъ удобствомъ, служить современной торговой цѣли—показывать товаръ лицомъ.

Прикаспійскій г. Петровскъ, по здоровому и прохладному климату, цѣлебности морскихъ ваннъ, нѣсколько схожъ съ англійскимъ Брайтоуномъ. Но если къ этимъ его неоцѣненнымъ преимуществамъ мы присоединимъ ожидаемый водопроводъ ключевой воды и предстоящее открытіе и испытаніе многочисленныхъ минеральныхъ источниковъ, находящихся въ 12 верстахъ отъ нашего города, въ живописной мѣстности лѣсистаго ущелья «Талги», о! тогда Петровскъ можетъ съ большою пользою замѣнить Грешенбергъ и Висбаденъ. Быть можетъ, милая москвитянка не найдетъ у насъ букета оранжевыхъ цвѣтовъ... взамѣнъ, мы можемъ предложить самыя разнообразныя полевые цвѣты. Быть можетъ, угрюмая, некрасивая татарка, продающая густыя сливки, не сумѣетъ сдѣлать привѣтливый реверансъ..... Вотъ только въ чемъ окажется несходство Петровска съ его соперниками. Но по разнообразію и совокупности средствъ для страждущихъ, Петровскъ неоцѣнимъ, и съ нимъ, конечно, трудно будетъ потягаться.

Тишина и гражданское спокойствіе, наконецъ, воцарилась въ Дагестанской области. Дремучіе лѣса, темныя ущелья, горныя тропинки Дагестана, не слышатъ болѣе свиста вражьихъ пуль и послѣдняго стога умирающаго. Умировотворенныя тавлупцы съ длинными кинжалами и, въ косматыхъ шапкахъ, лезгинны, мирно пасутъ свои стада, собираютъ марену, или обрабатываютъ клочъ террасы, висящей надъ пропастью ущелья. Успѣху цивилизаціи, во вновь покоренномъ краѣ, способствовала важная стратегическая мѣра—проложеніе великолѣпной дороги въ сердце Дагестана, отъ Темиръ-Ханъ-Шуры на Гунибъ,—вершину громадной горы, отдѣльно выдвинувшейся со дна глубокой котловины. Приглашаемъ туристовъ и вообще любителей дивнаго, поражающаго разнообразія горной природы, посѣтить Дагестанъ. Въ его темномъ углу Хаджалмахинскаго ущелья, издали слышится вѣчный шумъ, глубами несущагося, горнаго потока Кара-Койсу, на самомъ поворотѣ въ Судахарское ущелье, съ отвѣсными боками изъ сѣраго гранита. Тамъ, съ значительной высоты, падаетъ каскадомъ на дорогу массивный горный ручей. На зеленомъ лугу, что вблизи водопада, въ наше время, утоляютъ жажду и освѣ-

жаютъ истомленное лицо не одни мюриды... Вблизи его холодной, сверкающей радугой, струи, мирно проходить старый ботаникъ изъ Лейпцига, съ гербаріемъ за плечами. Спутникъ ему докторъ, гомеопатъ, съ наполненными пузырьками въ двухъ-этажныхъ карманахъ его наполеоновскаго жилета. Вслѣдъ за нимъ, тянется воловій обозъ съ инструментами, а позади легкій тарантасъ и въ немъ красавица жена инженера, съ улыбающимися малютками. Вдали, на бугрѣ дороги, показался пастухъ-татаринъ, со стадомъ черныхъ барановъ. Вслѣдъ, торопится, понукая осла, серьезный полнолицый патеръ, въ широкой шляпѣ, спѣша, для исполненія требы, въ укр. Преображенское.... Нѣсколько далѣе, двигается шагомъ повозка; въ ней сидятъ, свѣсивъ ноги, два рослые венгерца, съ коробочнымъ товаромъ и съ ними пріютился горбатый шарманщикъ, наигрывающій, въ дикомъ ущельи, вѣчно-юную, увлекательную арію изъ *Trovatore*.

Почему бы на той же дорогѣ, поэтическаго дагестанскаго ущелья, не встрѣтить кого-либо изъ нашихъ даровитыхъ писателей, гг. Гончарова или Максимова (*)? Подъ ихъ даровитымъ перомъ Дагестанъ предсталъ бы предъ вами, читатель, не въ сжатомъ очеркѣ, но въ настоящемъ своемъ угрюмомъ видѣ, какимъ создала его могучая природа... Почему бы не удѣлить нѣсколько свободныхъ дней и вамъ, читатель, на удовольствіе проскользнуть по матушкѣ родимой Волгѣ, посѣтить Гунибъ и рощу Шамиля? Будьте увѣрены, на эту, окутанную облаками, гору можно взобраться весьма покойно и въ итальянскомъ *corricollo* и въ тяжеловѣсномъ рыдванѣ.

М. С.

18 іюля

АСТРАХАНЬ.

АСТРАХАНЬ ЛѢТОМЪ.—МОРСКІЯ НОВОСТИ.—СТРАШНАЯ БУРЯ.—ПОЖАРЬ.

1 августа. Когда я ѣхалъ сюда, командиръ парохода, очень любезный и словоохотливый господинъ, разговорился со мной о цѣли моего путешествія и очень вѣрно опредѣлилъ Астрахань; онъ называлъ этотъ городъ лѣтомъ *песочницей*, а зимой *чернымницей*; при этомъ также замѣтилъ, что свои наблюденія онъ сообщалъ какому-то ученому, который былъ такъ пораженъ вѣрностію взгляда, что непременно хотѣлъ въ своихъ путевыхъ замѣткахъ воспользоваться этимъ названіемъ, но, кажется, не воспользовался, или, можетъ быть, и воспользовался, но еще не сообщалъ никому этого печатно. Да простить меня и г. капитанъ парохода, и г. молчаливый ученый, а я не могу не согласиться, что удачѣе этихъ эпи-

(*) Послѣдній, какъ мы слышали, уже отправился на Кавказъ.

тетовъ найти трудно, и Астрахань дѣйствительно лѣтомъ *песочница* въ полномъ смыслѣ слова, а зимой бываетъ иногда такой *чернильницей*, что лучшаго и желать невозможно. Вѣтеръ поднимаетъ лѣтомъ песокъ, отъ котораго нѣтъ нигдѣ спасенія; открыты ли окна или нѣтъ, это рѣшительно все равно и все покрывается самымъ мелкимъ и тонкимъ пескомъ. На зрѣніе такой песокъ дѣйствуетъ въ особенности вредно, и вотъ каждый приѣзжающій увидитъ здѣсь и татаръ, носящихъ очки въ родѣ окуляровъ, вѣроятно своего изобрѣтенія, и русскихъ, прибѣгающихъ къ такой же защитѣ. Но все это мало помогаетъ, и едва ли не способствуетъ только развитію глазныхъ болѣзней. Очки, которые здѣсь употребляютъ въ защиту отъ пыли, такого устройства, что отъ стекла идутъ вокругъ боковыя стѣнки, въ родѣ ситечка, изъ самой тонкой проволоки, и глазъ такимъ образомъ, повидимому, кажется совершенно защищеннымъ отъ пыли. Сѣтка сдѣлана для того, чтобъ проходилъ воздухъ; но вмѣстѣ съ воздухомъ должна пробиваться и самая тончайшая пыль, и эта то очищенная пыль прямо должна садиться въ глазъ, и тѣмъ, по своему свойству, увеличивать болѣзнь. Странно было бы бояться, чтобъ не попалъ въ глазъ камешекъ, этого и быть не можетъ, а не предположить, что тончайшая пыль проникаетъ сквозь сѣтку, невозможно, и слѣдовательно, во всякомъ случаѣ, глазъ только долженъ еще больше страдать отъ дѣйствія солончаковой пыли. Не знаю, обращаютъ ли доктора на это вниманіе и слѣдили ли за развитіемъ здѣсь глазной болѣзни; но пыль здѣсь несносна и невыносима, и при 35° тепла должна имѣть самое вредное вліяніе на зрѣніе.

Съ первыхъ чиселъ іюня здѣсь очень жарко, но дождей почти совсемъ нѣтъ; то, что на сѣверѣ называютъ *жизнемъ*, о томъ здѣсь и понятія не имѣютъ; растптельность, бѣдная и безъ того по свойству почвы, окончательно исчезаетъ, и городъ является лѣтомъ *песочницей*, въ полномъ смыслѣ слова, и засыпаетъ здѣшнія работы и хлопоты человека. Душно и пыльно постоянно, и разслабляющій жаръ отнимаетъ всякую возможность умственной дѣятельности. Окна въ большей части домовъ, особенно обращенныхъ на солнечную сторону, закрыты ставнями; городъ объятъ какой то дремотой и просыпается только часовъ въ 6 вечера. Оттого то здѣсь никого не поражаетъ названіе *вечерній базаръ*; оттого здѣсь вся провизія покупается только рано утромъ, и въ полдень дѣятельность значительно ослабляется и останавливается: человекъ какъ будто ищетъ себѣ успокоенія. Достаточные жители спѣшатъ за городъ въ сады, но это доступно немногимъ; а большая часть довольствуется тѣмъ, можетъ и какъ можетъ. Вотъ еще чего недостаетъ въ Астрахани,

да какъ видно и потребность въ этомъ не сознается—это купальня. Кромѣ купальни, устроенной въ порту для служащихъ, на Волгѣ нѣтъ ни одной купальни, собственно общественной для города. Привычка ли переносить несносный жаръ, складъ ли такой, что можно и нецеремонясь освѣжиться на вольномъ воздухѣ, только отсутствіе общественной купальни поразительно, и особенно поразительно тогда, когда на канавѣ, среди самаго города, видишь простой народъ, особенно изъ татаръ, купающійся въ виду всѣхъ зрителей. Разумѣется, необходимо безъ несчастныхъ случаевъ, но они проходятъ незамѣтно, а если случится кому нибудь утонуть, то подобное происшествіе разнесется по городу; но часовымъ разговоромъ и оканчивается все дѣло. Вѣдь не найдется же такого антрепренера, который бы взялся за это дѣло и оказалъ большую услугу всѣмъ жителямъ, если не кореннымъ положимъ, то пріѣзжающимъ. Мало будетъ барыша, скажутъ ищущіе барышей въ размѣрѣ капитала на капиталъ, а я скажу, мало вообще смысла и пониманія общественнаго у такихъ господъ, ищущихъ только обогащенія и непонимающихъ настоящаго своего назначенія. Впрочемъ, здѣсь вообще каждое дѣло можетъ быть остановлено и тѣмъ предположеніемъ, что стоитъ кому нибудь первому показать только дорогу, чтобъ на первыхъ же порахъ встрѣтить зависть и желаніе другаго перебить дорогу. Только случись, что будутъ хорошіе результаты предпріятія, и случись при этомъ возможность перебить начавшаго какъ бы то ни было, и прощай вся доблесть гражданская, и желаніе во что бы то ни было разстроить дѣло будетъ стоять на первомъ планѣ. Опять таково уже складъ нашъ и вообще таково наше понятіе о конкуренціи и развитіи каковаго бы то ни было труда.

Общій выводъ будетъ все тотъ же, что трудно намъ выбиться изъ разъ заведеннаго порядка; оттого иногда и самое дѣло валится изъ рукъ и неидетъ впередъ.

10-го іюня прибылъ въ Астрахань на пароходѣ *Царевичъ* Его Высочество принцъ Петръ Георгіевичъ Ольденбургскій и въ тотъ же день на военномъ пароходѣ «Астара» отправился на Бирючью косу, въ сопровожденіи главнаго командира. На другой день Его Высочество осматривалъ портъ и всѣ достопримѣчательности города; 12 іюня отправился вверхъ по р. Волгѣ.

Составъ судовъ каспійской флотиліи увеличился прибытіемъ 4 іюля винтовой канонирской лодки «Тюлень» и 2 паровыхъ барказовъ. Всѣ эти суда пришли благополучно въ Астрахань и сданы къ порту.

Воскресная мужская школа закрыта 24 іюня и не будетъ открываться впредь до особаго распоряженія.

21 іюля въ полдень разразилась надъ Астраханью такая сильная буря съ градомъ, которой, вѣроятно, никто изъ старожиловъ жителей не запомнитъ, и надѣлала множество поврежденій, какъ въ портѣ, такъ и во всемъ городѣ и окрестностяхъ. Воздухъ, постоянно удрушительный, сдѣлался передъ бурей почти невыносимымъ и требовалъ освѣженія. Сначала слышанъ былъ какой то гулъ, сопровождавшійся дождемъ, превратившимся въ страшный градъ, при сильномъ вихрѣ. Градъ шелъ не болѣе 3 или 4 минутъ, но оставилъ послѣ себя страшное опустошеніе. Разумѣется, прежде всего пострадали стекла во всѣхъ окнахъ, обращенныхъ къ сѣверо-западу. Крышу новыхъ экипажескихъ портовыхъ магазиновъ сорвало болѣе нежели на половину; въ прочихъ зданіяхъ поврежденія также были, но не такъ значительны. Нѣкоторые деревья вырвало съ корнемъ и почти всѣ обломало. По обмѣру, самыя большія градины оказались величиною въ $1\frac{1}{2}$ дюйма, и то спустя уже нѣсколько времени послѣ паденія. Дождь былъ такъ силенъ, что въ четверть часа образовались по всему городу непроходимыя лужи; цѣлыя улицы были залиты водой и, при здѣшней солончаковой почвѣ и къ тому же немощенныя, на все лѣто останутся памятникомъ проливнаго дождя, бывшаго 21 іюля, обратившаго ихъ въ пруды и воиющія болота. На разстояніи нѣсколькихъ сажений нельзя было ничего разсмотрѣть, и потому, особенно на р. Волгѣ, буря неминуемо должна была оставить послѣ себя самыя гибельныя послѣдствія. Въ портѣ послѣ бури, вмѣсто военныхъ судовъ, унесенныхъ за адмиралтейскій каналъ, оказалось нѣсколько десятковъ частныхъ судовъ. Поврежденія, въ большей или меньшей степени, оказались: на вновь прибывшей канонирской лодкѣ «Тюлень», на баржѣ № 6 (бывшей шкунѣ «Казакъ»), на транспортѣ «Астрабадъ», на пароходѣ «Дербентъ», стоявшемъ въ то время на плавучемъ докѣ, который также пострадалъ при столкновеніи съ судами и вмѣстѣ съ пароходомъ отнесенъ былъ также къ адмиралтейскому каналу. Всѣ поврежденія частію уже исправлены, какъ напримѣръ на транспортѣ «Астрабадъ», который и отправился по назначенію въ Баку, съ 45 флотскимъ экипажемъ; другія же будутъ исправлены средствами порта. О всѣхъ несчастныхъ случаяхъ, происшедшихъ на р. Волгѣ съ частными судами, нѣтъ положительныхъ извѣстій. Въ нѣкоторыхъ садахъ и бахчахъ (огородахъ, гдѣ растутъ дыни и арбузы) градъ произвелъ, говорятъ, сильныя опустошенія. Кромѣ проливнаго дождя, пронесшагося надъ Астраханью 21 іюля, въ продолженіе всего лѣта, погода стояла совершенно сухая, и завидно слышать, что на сѣверѣ почти непрестанные дожди и погода стоитъ холодная и сырая.

Но, избѣгнувши участіи сѣвера относительно погоды, Астрахань

не избѣгла слуховъ о злонамѣренныхъ людяхъ, которыхъ цѣль произвести пожары. Найденный 22-го іюля на большихъ и садахъ (главномъ рынкѣ всѣхъ жизненныхъ потребностей) зажигательный снарядъ заставилъ подумать о принятіи мѣръ противъ этой злонамѣренности; а пожаръ на лѣсной пристани 29 іюля встревожилъ жителей и какъ бы оправдалъ предсказанія. Благодаря тихой погодѣ, пожаръ не распространился далѣе одной пристани купца Евдашева и былъ прекращенъ, несмотря на то, что запасы лѣса, расположенные на огромномъ пространствѣ, могли представлять самый лучшій матеріалъ для огня и сдѣлаться жертвою пламени. Здѣсь пожары особенно опасны и, при здѣшнихъ деревянныхъ постройкахъ, грозятъ постоянно опасностію для жителей всего города. При настоящемъ, вообще тревожномъ, состояніи всѣхъ городовъ, напуганныхъ пожарами, трудно сказать что нибудь о томъ зажигательномъ снарядѣ, который былъ найденъ, и о чемъ было печатно объявлено по городу и въ 59 № газеты *Волга*. Мы такъ вообще мало проникнуты общественнымъ благомъ, такъ еще безтолковы въ пониманіи многихъ вопросовъ, что невольно задумаешься при каждомъ явленіи, выходящемъ изъ круга нашей обыденной жизни. Вмѣстѣ съ злонамѣренностію иногда являются и такіе господа, которые ради *шутки* занимаются подбрасываніемъ записокъ для того только, чтобъ встревожить жителей. А прибавляя къ этому городскіе слухи и всякаго рода сплетни, составленные уже по обычаю всѣхъ городовъ, можно дойти до такого заключенія, что иногда изъ мухи незамѣтно дѣлаютъ слона, а все оканчивается ничѣмъ. Дай Богъ, чтобъ это такъ и случилось, но во всякомъ случаѣ такое бѣдствіе, какъ пожаръ, невольно обращаетъ на себя вниманіе и заставляетъ подумать о нѣкоторыхъ улучшеніяхъ, какъ самыхъ построекъ, такъ и о средствахъ оберегать эти постройки отъ такого несчастія. Кажется все таки мало хорошаго устройства пожарной команды, мало только и усовершенствованія огнегасительныхъ снарядовъ,—необходимо при всемъ этомъ содѣйствіе самого общества, его заботливость о своемъ домашнемъ порядкѣ, объ устраненіи того неряшества, которое присуще здѣшнему въ особенности жителю. Бѣдность и разрушеніе глядятъ вѣдь здѣсь въ каждой деревянной постройкѣ, и при небрежномъ содержаніи печныхъ трубъ, при отсутствіи иногда надзора на дворахъ, немудрено, если злонамѣренность и прокрадывается и нарушаетъ общественный порядокъ и спокойствіе.

Исправленіе механическаго завода идетъ успѣшно и работы продолжаютъ на немъ безъ всякаго замедленія. Въ настоящее время начинаютъ уже покрывать крышу завода и возобновляютъ лѣсопильную, которая была вся истреблена пожаромъ 14 марта.

Н. Б.

ФЕОДОСИЯ.

Въ какомъ портѣ въ Крыму долженъ быть центральный карантинъ.—Цѣны на пароходахъ Р. О. П. и Т.—Въ какой мѣрѣ желѣзная дорога въ Одессу принесетъ пользу нашей вѣншей торговлѣ.

4-го августа. Въ послѣдней моей корреспонденціи я не кончилъ рѣчь о карантиннахъ, а кончить ее необходимо. Вотъ почему. Слухи о карантинныхъ реформахъ произвели родъ антагонизма между Феодосією и Керчью, старающимися доказывать: первая, что центральный карантинъ не можетъ быть въ Керчи; а вторая, что этотъ карантинъ не долженъ быть въ Феодосіи. Судя совершенно безпристрастно, хотя всѣ преимущества въ этомъ случаѣ на сторонѣ Феодосіи (*), но если смотрѣть на вопросъ не съ точки провинціального эгоизма, а какъ на вопросъ международный, то мы приходимъ къ тому убѣжденію, что на всемъ побережьѣ новороссійскаго края, у насъ долженъ быть только одинъ центральный (главный) карантинъ, и не въ Феодосіи, не въ Керчи, не въ Одессѣ, а въ Севастополѣ, на который указываютъ современныя понятія о карантинныхъ учрежденіяхъ, какъ на самый удобный для этого портъ и по его географическому, такъ сказать центральному для всего новороссійскаго побережья, положенію и по его неподобной карантинной бухтѣ, впрочемъ, до сихъ поръ принадлежащей севастопольскому военному карантину, который, разумѣется, нужно преобразовать въ центральный карантинъ новороссійскаго края, и затѣмъ во всѣхъ прочихъ портахъ оставить однѣ карантинныя заставы.

Такимъ преобразованіемъ, значительно сокращая казенныя издержки, вмѣстѣ съ тѣмъ, чрезъ уничтоженіе многихъ бесполезныхъ для мор-

(*) Неговоря уже о томъ, что здѣсь карантинъ со всевозможными карантинными затѣями существуетъ давнымъ давно, припомнимъ лишь нижеслѣдующія слова г. Шаврова: «Въ Керчи большіе пароходы Р. О. П. и Т. останавливаются за 3 версты отъ берега, чрезъ что сообщеніе пассажировъ съ берегомъ такъ затруднительно, что можно, не погрѣшивши противъ истины, считать его несуществующимъ. При кавказскихъ рейсахъ, напримѣръ, пароходы стоятъ въ Керчи двое сутокъ, мелкосидящіе пароходы подходятъ къ пароходамъ кавказской линіи по приходѣ ихъ и потомъ, ежедневно по два раза, но не въ опредѣленные часы, а зависимо отъ успѣха нагрузки другихъ пароходовъ, приходящихъ въ одно время съ кавказскими, и отъ количества грузовъ, принимаемыхъ, и сдаваемыхъ послѣдними. Отъ этого тотъ пассажиръ, который съѣхалъ на берегъ или долженъ караулить нѣсколько часовъ на пристани время отхода парохода-посредника, или долженъ ѣхать на плохой лодочкѣ, заплативъ за это удовольствіе, не всегда безопасное при водненіи въ проливѣ, иногда до 4 р. с. Конечно, только крайняя нужда можетъ заставить рѣшиться на подобную плату и, слѣдовательно, исключая рѣдкихъ случаевъ удачі, вообще гораздо благоразумнѣе не съѣзжать въ Керчи на берегъ. См. Морс. Об. 1862 г. № 4. Проектъ гавани въ Сухумъ-Кале.)

ской торговли формальностей, облегчится ея свобода дѣйствія, что составляетъ первый шагъ во всякомъ усовершенствованіи, которое для нашей черноморской торговли весьма бы не мѣшало, и въ особенности въ настоящее время, когда прорытіе Суэзскаго канала содѣлывается все болѣе и болѣе вѣроятнымъ. Конечно, довершеніе этого смѣлаго предпріятія можетъ еще подвергнутися разнымъ неодолимымъ препятствіямъ, несмотря на недавнія увѣренія Саидъ-Паши, что хотя плаваніе по каналу не откроется ранѣе какъ года черезъ три, но что воды двухъ морей будутъ уже соединены не далѣе какъ черезъ годъ; что это мировое событіе отпразднуется въ Египтѣ великолѣпнѣйшею церемоніею, на которую будутъ приглашены ученые всего свѣта и главные участники предпріятія; что извѣстный французскій морской живописецъ г. Cudin увѣковѣчитъ это торжество въ большой исторической картинѣ.... но, повторяемъ, можетъ случиться, что напримѣръ пески засыплютъ этотъ каналъ прежде, нежели разростутся тѣ деревья, которыя должны защищать его. Однакожь это зловѣщее предположеніе не мѣшаетъ тому, чтобъ вниманіе всего свѣта было нынѣ обращено на этотъ каналъ. Даже Англія перестаетъ доказывать его невозможность; Триестъ посылаетъ депутацію для обозрѣнія этихъ египетскихъ работъ съ тѣмъ, чтобъ заранѣе приготовиться къ тому перевороту во всемірной торговлѣ, который произойдетъ вслѣдствіе прорытія Суэцкаго канала. Даже Турція, подѣ предлогомъ этого канала, принимаетъ весьма серіозныя мѣры къ тому, чтобъ сдѣлать изъ Варны обширный, безопасный комерческій портъ, или лучше сказать, нѣчто въ родѣ Шербурга, на который Крыму, послѣ столь продолжительнаго сна, придется смотрѣть въ оба. Впрочемъ, нельзя сказать, чтобъ и теперь мы совершенно спали. Недѣли съ двѣ тому назадъ явился на нашъ рейдъ пароходъ «Александръ», нынѣ состоящій на службѣ у какой-то частной компаніи, которая намѣрена, какъ мы слышали, завести еще два такихъ парохода и заниматься перевозкою грузовъ и пассажировъ, независимо отъ Р. О. П. и Т. Для объясненія этого неожиданнаго и поразительнаго для насъ пробужденія конкуренціи по морской части, намъ слѣдовало бы только указать на статью: «Объ открытіи новаго пароходнаго сообщенія между Одессою и крымскими и азовскими портами» — помѣщенную въ 6-мъ номерѣ «Радуги», — журнала, издающагося при здѣшнемъ армянскомъ училищѣ; но этотъ журналъ хотя и «учено-литературный и политическій», однакожь, едва-ли извѣстенъ кому либо изъ читателей Морскаго Сборника. Заключаемъ это изъ того, что въ каталогѣ библіотеки Морскаго министерства, недавно полученномъ нами, въ отдѣленіи: «журналы, газеты политическаго и разнообразнаго содержанія» — мы находимъ и

Ежемесячныя сочиненія въ пользу и увеселенію служащихъ и Трудолюбивую Пчелу и Трутень, а нашей Радуги не находимъ, вслѣдствіе чего почитаемъ своею обязанностью познакомить нашихъ читателей съ вышесказанною интересною статьею. Вотъ она:

«Въ непродолжительномъ времени, какъ намъ навѣрное извѣстно, пароходъ князя Гагарина *Александръ* откроетъ не срочное сообщеніе между Одессой и Таганрогомъ, заходя по пути въ порты: Евпаторію, Севастополь, Ялту, Судагъ, Феодосію, Керчь, Бердянскъ и наконецъ Таганрогъ, и *обратно*. Цѣны какъ за перевозъ товаровъ, такъ и съ пассажировъ будутъ значительно понижены противъ цѣнъ, которыя беретъ теперь Р. О. П. и Т. Пароходъ *Александръ* исправляется теперь въ Севастополь и находится подъ управленіемъ дѣятельнаго и хорошо знающаго свое дѣло капитана Папкова.

«Открываемое пароходное сообщеніе, можно надѣяться будетъ дѣломъ вполнѣ выгоднымъ и полезнымъ какъ для предпринимателей, такъ и для публики, въ особенности для мѣстной торговли и для бѣднаго класса народа. Конечно, пароходъ *Александръ* не въ состояніи, къ сожалѣнію, ни въ какой мѣрѣ конкурировать съ пароходами Общества, не въ состояніи и потому, что рейсы его не будутъ срочными. А признаться, мы бы всякую конкуренцію съ этими послѣдними пароходами встрѣтили съ истинною радостью. Да думаемъ, не только мы, но и всѣ, кому приходится путешествовать или посылать грузы на пароходахъ Общества. Цѣны, какія Общество беретъ съ мая нынѣшняго года за перевозъ пассажировъ и товаровъ, такъ велики, что едва-ли существуютъ еще гдѣ либо подобныя имъ. Въ тѣ безконечно-блаженные дни, когда Р. О. П. и Т. появилось на свѣтъ, съ такимъ шумомъ и блескомъ, и возбудило столько радостныхъ надеждъ, (осуществленіе которыхъ все еще впереди), оно, помнится, объявило, что цѣны за перевозъ пассажировъ и товаровъ имъ назначены возможно высокія съ тѣмъ, что цѣны эти, съ развитіемъ дѣятельности Общества, будутъ постепенно понижаемы, ну, и съ тѣхъ поръ т. е. въ теченіе пяти лѣтъ, Общество, вотъ уже третій или четвертый разъ не уменьшаетъ, а увеличиваетъ свои цѣны. Прежде, отъ Феодосіи до Одессы напримѣръ пассажиры платили: въ первомъ классѣ 23 р., во второмъ 17 р. и на палубѣ 5 р. 50 к. (первоначальныя-же цѣны были 1-й классъ 19 р., 2-й 15 р.): а отъ Феодосіи до Керчи или Ялты, въ 1 классѣ 5 р., во 2-мъ 4 р. и на палубѣ 1 р. 75 к. Цѣны, какъ кажется, весьма и весьма не дешевыя. Съ нынѣшняго же года Общество беретъ отъ Феодосіи до Одессы съ пассажировъ 1-го класса 26 р., втораго—19 и съ палубныхъ—5 р. 75 к. Отъ Феодосіи до Керчи или Ялты 1-й классъ 7 р., второй—5 р. 50 к. (и не помню сколько на палубѣ но

также увеличенную плату). Подумайте: 7 р. с. за шести-часовой переходъ до Керчи или хоть до Ялты! Значить 7 р. лишь за одинъ ночлегъ на пароходѣ. Какъ хотите, а такая плата ни съ чѣмъ не сообразна. И при этомъ еще платите за чай, за завтракъ, за ужинъ, за все, кромѣ одного обѣда.

«Плата за перевозъ товаровъ, какъ извѣстно, противъ прежней (которая по общему отзыву была и безъ того довольно высока)—увеличена теперь на 50%, и мы знаемъ, что многіе купцы, находя настоящую плату Общества за перевозъ товаровъ непомерно высокою и невыгодною для себя, совершенно прекратили отправку грузовъ своихъ на пароходахъ Общества. Какъ дорого обходится отправка вещей вообще на пароходахъ Общества, особенно если сравнить цѣны за перевозку товаровъ на пароходахъ заграничныхъ съ нашими цѣнами, докажетъ яснѣе всего слѣдующій примѣръ. Изъ Фіуме, въ началѣ настоящаго года, выписана была въ Феодосію бумага для типографіи Халибовскаго училища, вѣсомъ 77½ пудовъ. Доставка этой бумаги на заграничныхъ пароходахъ изъ Фіуме въ Константинополь, по счету, присланному типографіи отъ фабриканта, обоилась 38 р. 10 к. Отъ Константинополя же до Феодосіи доставка той-же бумаги, на пароходѣ Общества стоила 44 р. 25 к., т. е. еще шестью рублями дороже, чѣмъ отъ Фіуме до Константинополя. А между тѣмъ, взгляните на карту, возьмите во вниманіе эту огромную разницу въ разстояніяхъ: что ближе къ Константинополю Фіуме-ли, который лежитъ на самой дальней оконечности Адриатическаго моря, или Феодосія? Много можно было бы поразсказать вообще объ операціяхъ пароходовъ Общества и по внутреннимъ и по заграничнымъ линіямъ, (напримѣръ по яффской и салоникской, гдѣ они берутъ ничтожную плату и съ груза, и съ пассажировъ, въ сравненіи съ платою по внутреннимъ линіямъ), да ограничимся на первый разъ однимъ лишь заявленіемъ того, что новый пассажирскій и товарный тарифъ Общества непомерно высокъ (*)».

(*) Пароходъ *Александръ* заходилъ въ Феодосію уже три раза, и при этомъ замѣчательно то, что агенство Р. О. П. и Т. не позволяетъ этому пароходу не только савать и принимать грузъ, но даже высаживать пассажировъ на свою пристань, которая есть у насъ единственная: ибо таможенная находится въ полуразвалившемся состояніи, а карантинную пристань также не позволяютъ пользоваться, *потому что она карантинная*. Мнѣ кажется, что Р. О. П. и Т. должны бы назначить условія, на которыхъ можно пользоваться его пристанями, а не отказывать въ этомъ безусловно, тѣмъ болѣе, что правительство, хотя и весьма щедро поддерживаетъ это Общество, но конечно не можетъ не доброжелательствовать и конкурентамъ онаго, потому что въ этомъ заключается польза общая. Да наконецъ, назначены-же условія, на которыхъ всякій имѣетъ право пользоваться севастопольскимъ мортоновымъ элингомъ, принадлежащимъ Обществу П. и Т.

Прим. корресп.

Чтеніе этой статьи напомнило намъ то время, когда проводилась желѣзная дорога между Петербургомъ и Москвою, и когда весь Петербургъ былъ увѣренъ, что вмѣстѣ съ окончаніемъ этой дороги упадутъ цѣны на всѣ первыя потребности, и жизнь въ Петербургѣ значительно удешивится. По теоріи дѣйствительно такъ и слѣдовало быть, но на практикѣ, увы! оказалось со всѣмъ противное. Это, впрочемъ, не первый и не послѣдній примѣръ несогласія теоріи съ практикой. Однакожъ въ вышесказанномъ случаѣ, по крайней мѣрѣ теорія была совершенно вѣрна; а вотъ посмотримъ, (такъ какъ ужъ къ слову пришлось) какого можно намъ ожидать результата отъ той желѣзной дороги, предполагаемая выгоды которой основываютъ даже и на теоріи ложной.

Въ 146 номерѣ Биржевыхъ Вѣдомостей нынѣшняго года мы читаемъ слѣдующее:

«Истекшій 1861 годъ можетъ служить доказательствомъ, какъ необходима и полезна для Россіи южная желѣзная дорога, если бы она была въ дѣйствиіи въ томъ году отъ Одессы, хотя только къ Брацлаву, когда въ Новороссійскомъ краѣ урожай былъ отличный, а во Франціи скудный до такой степени, что ввозъ въ оную иностраннаго хлѣба былъ болѣе, чѣмъ во время памятнаго всей Европѣ голоднаго 1847 года. Этимъ годомъ, столь благопріятнымъ для сбыта хлѣба, изобильно родившагося у насъ, Россія не воспользовалась, и отпускъ одесскаго порта не превзошелъ обыкновенной цифры своей. Мало этого, 1 500 000 четвертей привезено въ Одессу тогда уже, когда цѣны на хлѣбъ во Франціи упали вслѣдствіе доставленія туда хлѣба изъ другихъ государствъ, между коими Венгрія, на примѣръ, нашла возможность доставить Франціи огромное количество пшеницы по желѣзной дорогѣ», т. е. говоря другими словами, это значитъ, что еслибъ былъ проведенъ хоть кусочекъ желѣзной дороги въ Одессу, то весь нашъ излишній хлѣбъ явился бы во Францію прежде, нежели успѣли бы отправить туда свой хлѣбъ другія государства, какъ на примѣръ Венгрія. Если такимъ образомъ рассуждаетъ газета, которую можно считать органомъ нашихъ специалистовъ по коммерческой части, то весьма извинительно, послѣ этого, заблужденіе не однихъ жителей Одессы, заключающіеся въ томъ, что такъ какъ желѣзная дорога удешевитъ доставку хлѣба къ одесскому порту, то наша отпускная торговля будетъ тогда процвѣтать. На этотъ не мудрый силлогизмъ можно бы отвѣчать коротко и ясно, что на сколько желѣзная дорога удешевитъ доставку хлѣба, на столько, если не болѣе, возвысится его цѣна вслѣдствіе уничтоженія крѣпостнаго труда; но такъ какъ мы не можемъ въ настоящее время доказать этого цифрами, противъ которыхъ нельзя бы было спорить,

и кромѣ того, такъ какъ это не относится къ 1861 году, то обратимся къ доказательствамъ другаго рода, которыя вмѣстѣ съ тѣмъ послужатъ отзывомъ, на вышеприведенный софизмъ Баржевыхъ Вѣдомостей.

Былъ у насъ знаменитый коммерческій человѣкъ, комерціи совѣтникъ Поповъ; мы читали, не только всѣ его печатныя, но и рукописныя сочиненія, которыя хотя относятся къ тридцатымъ годамъ, но все равно относятся и къ настоящему времени, потому что истина вѣчна. Правда, что г. Поповъ проповѣдывалъ каменнымъ истуканамъ, однакожъ это не помѣшаетъ намъ воспользоваться его поученіями.

Весьма часто слышатся жалобы на то, что иностранцы мало вывозятъ отъ насъ зерноваго хлѣба, и отъ того на оный цѣны такъ упадаютъ, что трудъ земледѣльца не вознаграждается.

Россія можетъ быть и называется или называлась житницею Европы потому, что требуется отъ нее хлѣбъ тогда, когда оного негдѣ болѣе взять, но изъ этого не слѣдуетъ, чтобъ можно было намъ считать хлѣбъ въ числѣ неперемѣннаго, всегдашняго вывоза за границу товаровъ. При томъ же, когда случается въ другихъ государствахъ неурожай, то мы по отдаленности нашей, по неизмѣннѣю безопасныхъ, благоустроенныхъ портовъ и по неизмѣннѣю *собственныхъ* судовъ, продажею нашего хлѣба съ надлѣжащею быстротою распорядиться не можемъ, а въ *хлѣбныхъ спекуляціяхъ* время *чрезвычайно важно и дорого*. Сосѣди наши знаютъ это очень хорошо, и потому лучшимъ своимъ хозяйственнымъ устройствомъ и своими кораблями точчасъ опередаютъ; къ намъ же за хлѣбомъ придуть развѣ на другой годъ, и то если случится, что цѣны на нашъ хлѣбъ значительно понизятся (*). Зажиточный поселянинъ избытки своихъ произведеній рѣдко у себя на дому продаетъ, а почти всегда отвозитъ въ тотъ ближайшій городъ, гдѣ надѣется продать за выгодныя цѣны, присчитывая при томъ и за провозъ. А мы, подобно поселянину, не имѣющему лошади, продаемъ свои произведенія иностранцамъ при портахъ, хотя нѣтъ на свѣтѣ подобнаго мѣста, гдѣ бы можно дешевле строить суда и содержать какъ у насъ. Внѣшняя торговля съ кораблеплаваніемъ нераздѣльна. Безъ кораблеплаванія *собственнаго*, нельзя производить важныхъ торговъ; иностранцы отъ насъ вывозятъ наши произведенія и къ намъ привозятъ иностранные товары, но эта внѣшняя торговля не наша, а иностранцевъ, ибо производится на ихъ счетъ; мы-же при нашихъ портахъ только

(*) Всѣмъ извѣстный фактъ, что при окончаніи нашей крымской войны цѣны въ Марселѣ и Лондонѣ на хлѣбъ были дешевле, чѣмъ въ Одессѣ.

передаемъ имъ, а сами, кромѣ малаго числа негоціантовъ, на свой счетъ въ чужіе краи не отпускаемъ.

Бальби исчислилъ, въ какомъ государствѣ и сколько занимаются промышленностью и внѣшнею, торговлею и сколько земледѣліемъ, и вывелъ слѣдующую пропорцію:

	Промыш. и внѣ. тор.	Земледѣліе
Въ Великобританіи и Ирландіи	какъ 45	къ 34
Во Франціи	» 36	» 44
Въ Пруссіи	» 18	» 66
Въ Австріи	» 9	» 62
Въ Россіи	» 6	» 79

Изъ этого явствуетъ, сколь мы въ торговлѣ и промышленности отстали отъ другихъ народовъ, а между тѣмъ, и трудъ земледѣльца не достаточно вознаграждается; ибо вывозъ нашихъ естественныхъ произведеній находится въ самомъ ограниченномъ положеніи: сколько къ намъ придетъ иностранныхъ кораблей, столько и увезутъ нашихъ произведеній.

Въ подтвержденіе вышесказанному, не касаясь времени, болѣе близкихъ къ намъ, приведемъ слѣдующій примѣръ. Въ 1828 году прошло чрезъ Зундъ кораблей изъ Россіи съ хлѣбомъ 573 и съ лѣсомъ 386, всего 959, а изъ Пруссіи съ хлѣбомъ 1113 и съ лѣсомъ 1068, всего 2181, слѣдовательно 1222 груза болѣе, нежели изъ Россіи. Считая грузъ въ сложности по 20 тыс. р. (асс.), превосходство въ отпускѣ изъ Пруссіи противъ Россіи составляетъ 25 мил. р. (асс.), кромѣ провозныхъ денегъ до 10 милл. также въ пользу Пруссіи. Столь не соразмѣрный вывозъ отъ насъ хлѣба и лѣсу съ вывозомъ изъ Пруссіи, имѣющей этихъ избытковъ гораздо менѣе, чѣмъ Россія, произошелъ именно отъ того, что прусскихъ *собственныхъ* судовъ прошло чрезъ Зундъ 2181, а русскихъ только 394, и въ томъ числѣ болѣе трехъ сотъ финляндскихъ.

Богатство націй, въ особенности же приморскихъ, зависитъ отъ внѣшней ихъ торговли, а внѣшняя торговля, какъ нераздѣльная съ кораблеплаваніемъ, тогда только получаетъ надлежащую самостоятельность, когда количество національныхъ кораблей соразмѣрно количеству произведеній и потребностей національной промышленности, и когда, вслѣдствіе этого, является необходимость въ учрежденіи какъ въ собственныхъ, такъ и въ иностранныхъ портахъ, своихъ купеческихъ конторъ, которыя весьма много содѣйствуютъ къ распространенію сбыта не только сырыхъ и грубыхъ отечественныхъ произведеній, но и фабричныхъ и ремесленныхъ издѣлій. Будутъ богатѣть эти конторы, будетъ богатѣть и государство, а

вмѣстѣ съ тѣмъ процвѣтаетъ и внутренняя торговля, какъ зависящая отъ внѣшней; ибо внутреннее потребленіе умножается всегда по мѣрѣ прибылей, получаемыхъ внѣшнею комерціею.

Предпославъ это предисловіе, болѣе принадлежащее г-ну Попову, нежели намъ, обратимся теперь къ сторонникамъ Одессы съ слѣдующими вопросами:

1) Количество національных судовъ дальняго плаванія, обращающихся въ Одесскомъ портѣ, соразмѣрно-ли количеству произведеній и потребностей національной промышленности?

и 2) Можетъ-ли Одесскій портъ называться безопаснымъ и благоустроеннымъ?

На первый вопросъ не можетъ быть другаго отвѣта, кромѣ отрицательнаго. Относительно же втораго—сухопутныя мнѣнія могутъ быть различны, но они, въ этомъ случаѣ, ровно ничего не значатъ, потому что это вопросъ чисто морской, а у моряковъ не можетъ быть другаго, на этотъ счетъ, мнѣнія, какъ то, которое изложено въ статьѣ «О причинахъ обмеленія одесскихъ гаваней», помѣщенной въ 39 номерѣ Одесскаго Вѣстника нынѣшняго года, и принадлежащей ученому и опытному морскому офицеру, занимающемуся гидрографическимъ изслѣдованіемъ Одесскаго залива.

Вотъ въ чемъ заключается сущность этого мнѣнія:

«На сколько спокойна стоянка въ одесской практической гавани, при свѣжихъ восточныхъ вѣтрахъ, это всякому извѣстно! волненіе въ ней ипогда бываетъ столь сильно, что суда разбиваются о собственные свои якоря, и это въ самой гавани!

«Что же касается до стоянки въ карантинной гавани, то въ этомъ отношеніи, по своему открытому положенію, она представляетъ еще менѣе удобствъ, чѣмъ практическая, что очень хорошо извѣстно капитанамъ судовъ, въ ней стоящихъ, и потому мы находимъ излишнимъ распространяться объ этомъ предметѣ. Такимъ образомъ, одесскія гавани, при ихъ очевидныхъ недостаткахъ, до крайности стѣсняющихъ торговлю, не выполняютъ главнѣйшаго своего назначенія, состоящаго въ доставленіи судамъ совершенно спокойной стоянки. Недостаточное же ихъ помѣщеніе заставляеть большую часть судовъ останавливаться на рейдѣ; а какъ мало удовлетворяетъ спокойной стоянкѣ одесскій рейдъ, съ его зловѣщимъ SO,—это извѣстно всякому моряку. Стоять на двухъ якоряхъ, быть постоянно наготовѣ и ожидать каждую минуту, что вотъ тебя потащитъ на берегъ,—непріятность подобнаго напряженнаго состоянія должна быть понятна и не моряку. Что же, спрашивается, привлекательнаго представляетъ Одесскій портъ для иностранныхъ шкиперовъ? Неужели думаютъ, что они съ особеннымъ удовольствіемъ становятся на его рей-

дѣ, на которомъ того и гляди, что заплатишься и грузомъ, и судномъ, а иногда и жизнью? Если суда приходять въ Одессу, то это только потому, что нѣтъ у насъ другого подобнаго пункта на Черномъ морѣ, что онъ у насъ *единственный*, сколько нибудь благоустроенный портъ; но будучи такимъ по количеству, онъ весьма далекъ отъ того, чтобы быть такимъ же по качеству, и потому суда приходять въ него только по необходимости.

«Возьмемъ для доказательства и примѣра хоть одну бурю 23 ноября прошлаго года. Хотя общая потеря этого дня и неизвѣстна публикѣ, но вотъ краснорѣчивая цифра стоимости только четырехъ иностранныхъ судовъ и ихъ грузовъ, выброшенныхъ между карантинною и практическою гаванями: 1) Голландское судно—съ грузомъ ржи на 13 500 р. с., стоитъ до 50 т. р. 2) Французское — съ грузомъ сурьмы на 12 т. р., стоитъ до 30 т. р. 3) Австрійское — съ пшеницею на 30 т. р., стоитъ до 20 т. р. 4) Греческое — съ ячменемъ на 12 т. р., стоитъ до 40 т. р. Всего 207 500 р. с.

«Интересно бы собрать статистическія свѣдѣнія о числѣ погибшихъ людей и судовъ на одесскомъ рейдѣ за все время существованія Одесскаго порта. Нѣтъ сомнѣнія, что цифра потерь будетъ поразительна, надъ которою многимъ придется призадуматься... Теперь, имѣя въ виду все вышеизложенное, предположимъ, что въ Одессу проведенъ не кусочекъ желѣзной дороги въ 170 верстъ, которымъ многіе, на первый разъ, желали бы удовлетвориться, а цѣлая дорога, вплоть до Москвы, и что чрезъ это провозъ хлѣба въ Одессу удешевился вдвое, и затѣмъ, пусть судить всякій здравомыслящій человѣкъ, будетъ-ли это достаточною причиною къ тому, чтобы иностранцы предпочли идти за хлѣбомъ въ Одессу, вмѣсто того, чтобы получать оный или по желѣзнымъ дорогамъ изъ Венгріи, или изъ Дуная, куда и откуда летять нынѣ суда, въ полномъ грузу, подъ всѣми парусами, не боясь ни бара, ни мелей, ни днищъ, ни корчагъ и тому подобныхъ страшилищъ, которыми было у насъ преисполнено устье Дуная, и которыя, благодаря тому, что соперничество въ промышленности сдѣлалось одною изъ главныхъ пружинъ политики, не болѣе какъ въ четыре года, уничтожены совершенно?.....

Одессѣ грозитъ участь, подобная участи Тира и Сидона, если она будетъ думать только объ желѣзной дорогѣ. Кто говоритъ, желѣзная дорога все-таки вещь полезная, а еще болѣе пріятная, и оттого же не желать ее и, наконецъ, отчего же не строить ее. Стройте, если у васъ есть деньги; но не выманивайте гарантій, но не старайтесь вводить въ заблужденіе кого бы то ни было, доказывая раз-

ными софизмами, что стоитъ только провести желѣзную дорогу въ Одессу—и настанетъ, для Новороссійскаго края, золотой вѣкъ.

Я уже ничего не говорю (опасаясь упрека въ пристрастіи) о тѣхъ статьяхъ, которыя отъ времени до времени появляются въ нашихъ періодическихъ издаціяхъ, съ цѣлю подрывать въ пользу Одессы мнѣніе о важности желѣзной дороги въ Крымъ. Въ числѣ этихъ статей, помѣщенную въ 27 номерѣ Современной Лѣтописи этого года, подъ заглавіемъ «Замѣтки о не сбывшемся проектѣ желѣзной дороги въ Южной Россіи», можно назвать лучшею, а потому я обратилъ на нее вниманіе извѣстнаго здѣсь у насъ инженера, г. Т... и просилъ его сказать мнѣ свое мнѣніе, но онъ былъ такъ любезенъ, что подарилъ меня нижеслѣдующимъ письменнымъ отзывомъ, которымъ будетъ кстати закончить эту нашу корреспонденцію.

«Замѣтки о несбывшемся проектѣ желѣзной дороги въ южной Россіи имѣютъ цѣлю возбудить сочувствіе къ желѣзной дорогѣ въ Одессу и отклонить таковое отъ дороги, проецированной въ Феодосію, а слѣдовательно и въ Крымъ.

«Намъ рано думать объ излишествѣ путей сообщенія; мы должны сначала озаботиться тѣмъ, чтобъ были они тамъ, гдѣ ихъ вовсе нѣтъ. На этомъ основаніи я считаю, что желѣзная дорога отъ Харькова чрезъ Кременчугъ и Ольвіополь менѣе нужна, чѣмъ дорога на Екатеринославъ, обходя днѣпровскіе пороги къ Черному морю, потому что при существованіи сей послѣдней, мѣстность, лежащая между Ольвіополемъ и Кременчугомъ, будетъ имѣть два пути сбыта и по Бугу и по Днѣпру. Въдъ между Ольвіополемъ и Кременчугомъ всего навсѣ какихъ нибудь 200—250 верстъ. Да присовокупивъ къ тому, что чрезъ посредство вышесказанной дороги на Екатеринославъ прибавится путь сообщенія для мѣстности, лежащей за Днѣпромъ противъ Екатеринослава, мы увидимъ, что выгоды на сторонѣ екатеринославско-феодосійской линіи.

«Съемки, нивелировки, планы и проекты сдѣланы и готовы какъ для одесской, такъ и для феодосійской линіи; слѣдовательно, тутъ не представляется преимуществъ ни той ни другой сторонѣ, не смотря на противное мнѣніе автора «Замѣтокъ», у котораго между прочимъ проведена еще такая идея, что дескать отъ Харькова чрезъ Павлоградъ, Мелитополь и Арабатскую стрѣлку до Феодосіи 600 верстъ, и стало быть тоже, что отъ Москвы до Петербурга. Ну такъ чтожь? Не хочеть ли этимъ сказать авторъ, что и эта дорога должна стоить столько же, сколько стоила С.-Петербургско-московская? если такъ, то это опять ошибочное заключеніе.

«По рѣдкости населенія, говоритъ авторъ далѣе, —и скудной производительности мѣстностей, черезъ которыя должна проходить

феодосійская желѣзная дорога, она могла бы получать свои грузы только изъ Харькова».—Опять не правда. А Екатеринославъ, Днѣпръ, мѣстность приднѣпровская? А богатѣя колонія Мелитопольскаго уѣзда?

«А что мы повеземъ обратно изъ Феодосіи?» спрашиваетъ авторъ замѣтокъ.

«Мы повеземъ вино, фрукты, виноградъ, сѣно (пресованное), сельди, выдѣланныя кожи, строительные матеріалы и до 40 миліоновъ пудовъ соли изъ озеръ Феодосійскаго и Перекопскаго уѣздовъ, да и въ пассажирахъ недостатка не будетъ,—они явятся и съ Кавказа, и изъ Закавказья.

«Но авторъ замѣтокъ боится издержекъ на подвозку соли къ феодосійской желѣзной дорогѣ на разстояніи 30 верстъ. Неужели же то, что будетъ провозиться по одесской дорогѣ такъ таки на ней самой и находится? Вѣдь вѣроятно и къ ней надо будетъ подвозить хлѣбъ и проч. со стороны, и пожалуй иногда далѣе, чѣмъ за 30 верстъ. А если найдется въ 30 верстахъ отъ нея мѣстность, способная доставлять ей въ годъ до 40 миліоновъ пудовъ клади, то кажется не грѣхъ будетъ провести и маленькую побочную вѣтвь даже отъ столь экономичной одесской линіи.

«Къ числу неудобствъ проведенія желѣзной дороги въ Феодосію авторъ причисляетъ даже и то, что въ Феодосіи считается нынѣ 5—6 тысячъ жителей, и что конечно эти 5—6 тысячъ не въ состояніи будутъ выстроить магазины въ достаточномъ количествѣ для склада привознаго хлѣба». Во первыхъ, въ Феодосіи не 5—6 тысячъ жителей, а 7715, какъ показано въ мѣсяцесловѣ 1862 года. Пожалуй, можно согласиться, что эти цифры почти отнѣ и тѣ же; однако, почему же авторъ не сказалъ 8—9 тысячъ? Во вторыхъ, почему же магазины для складовъ непременно должны быть выстроены на счетъ этихъ 5—6 тысячъ? И неужели выстроить магазины въ городѣ, гдѣ есть портъ и желѣзная дорога будетъ столь невыгодно, что никто изъ постороннихъ капиталистовъ не возьмется за это предпріятіе? Напротивъ, мы думаемъ, что ужъ ни въ какомъ случаѣ за магазинами-то дѣло не станетъ; да еще какіе магазины построятъ, не на горѣ въ видѣ феодальныхъ замковъ, куда прочь отъ морскаго берега въ ущербъ силамъ бѣдныхъ ломовыхъ лошадей таскаютъ складывать хлѣбъ,—а близъ самаго моря, безъ всякихъ претензій на лѣпоту, простые, сухіе, просторные, на манеръ тѣхъ американскихъ, о которыхъ нашъ извѣстный инженеръ г. Журавскій помѣстилъ въ Журналѣ Путей сообщенія интересную и назидательную статью.

«И наконецъ ко всѣмъ, помнѣнію автора замѣтокъ, неудобствамъ

проведенія желѣзной дороги въ Феодосію онъ присовокупляетъ еще слѣдующее.

«Прибавимъ къ этому, что Арабатская стрѣлка на протяженіи 103 верстъ самая нездоровая мѣстность въ Крыму; въ лѣтніе мѣсяцы тамъ постоянно господствуютъ злокачественныя лихорадки, это по истинѣ понтійскія болота страны. Предоставляемъ судить—благо-разумно ли избрать такую мѣстность для проложенія желѣзной дороги?»

«Я семь лѣтъ возился около Сиваша и Арабатской стрѣлки, а потому надѣюсь, что читатель скорѣе повѣритъ мнѣ, нежели какому-то непризанному другу здравія, если я скажу, что феодосійская желѣзная дорога вовсе не должна идти по Арабатской стрѣлкѣ, и что за исключеніемъ небольшого пространства близъ самаго сѣвернаго угла Сиваша, гдѣ дѣйствительно есть лихорадочныя мѣста, ни на стрѣлкѣ, ни около Сиваша, нѣтъ никакихъ злокачественныхъ лихорадокъ. Сивашъ, напротивъ, отличается своею здоровою мѣстностью, не смотря на то, что очень дурно пахнетъ.

«Къ этимъ моимъ возраженіямъ на нѣкоторыя изъ наиболѣе неосновательныхъ замѣтокъ, прибавлю только то, что нельзя не обратить вниманія на курьезный способъ заступничества автора, за одесскій портъ относительно его замерзанія. Онъ говоритъ:

«Если одесскій портъ иногда въ теченіе нѣсколькихъ дней (*) замерзаетъ или запруживается наноснымъ льдомъ изъ Днѣпра, то бывають и такіе годы, въ которые по совершенному отсутствію этихъ препятствій навигація ни на одинъ часъ не останавливается».

«Это напоминаетъ намъ гоголевскую сваху въ «Женидьбѣ», которая говоритъ невѣстѣ, что женихъ не всегда пьянъ, бываетъ такъ, что и трезвый».

СЕВАСТОПОЛЬ.

Упадокъ рабочихъ силъ въ Крыму, и надежды на будущее.

20 іюля. Въ настоящее время въ нашемъ краю ощутителенъ во всемъ упадокъ — и въ природѣ, и въ духѣ народа: два года сряду неурожаи на хлѣбъ и сѣно; виноградники повреждены морозами; фруктовые сады объѣдены страшною гусеницей, — теперь, мѣстами, явились тучи саранчи; даже и рыба удалилась отъ береговъ. Татары, пріостановленные въ переселеніи въ Турцію, поставленные снмъ въ неизвѣстность о дальнѣйшемъ своемъ поло-

(*) А иногда и въ теченіе нѣсколькихъ недѣль.

женіи—остаются въ нерѣшимости за что взяться; сельская промышленность въ упадѣ; городская ей симпатизируетъ — жизненные потребности дорожаютъ; мелочное торгашество мечется изъ одного города въ другой; чернорабочій классъ, существовавшій поденнымъ трудомъ, ненаходя дѣла, разбредся. Въ Севастополѣ теперь поденная плата чернорабочему отъ 60 до 70 к., каменщику и плотнику по 1 р. 10 к.; кровельщику, печнику и столяру по 1 р. 30 к.; кузнецу за подковку лошадей, съ ноги, отъ 20 до 30 к. Цѣнность эта возвысилась отъ ощутительнаго недостатка рукъ. При общемъ уныніи большинства малодушныхъ, городъ нашъ оживляется два раза въ недѣлю, заходящими въ портъ коммерческими пароходами, отъ которыхъ есть поживишка водовозамъ, биржевымъ извозчикамъ и любителямъ иногородныхъ новостей. Но пароходамъ отъ города поживы, кажется, никакой. Вотъ *четыре пароходныхъ дистанціи*: Евпаторія, Севастополь, Ялта и Феодосія. Еслибъ они не расположены были на линіи пароходнаго движенія между Одессою и Керчью, то рядъ этихъ дистанціонныхъ пунктовъ былъ бы оставленъ, потому что въ нихъ торговли нѣтъ никакой, пассажировъ случается два-три, а иногда ни одного; грузовъ же почти не бываетъ. Пароходы отъ этихъ пунктовъ не вознаграждаются даже въ тратѣ на уголь. А между тѣмъ, это прибрежные пункты, окаймляющіе треть пространства Таврической губерніи.... Изъ этого можно судить какова сельская и городская промышленность въ краѣ!... А отчего такъ? На это отвѣтимъ въ другомъ мѣстѣ, если обстоятельства позволятъ.

При томъ порядкѣ вещей (*Status rerum*), о которомъ мы надѣемся поговорить впоследствии, на притокъ народонаселенія въ Таврической губерніи нельзя было бы надѣяться, если бы застой въ движеніи мѣстной администраціи продолжалъ оставаться въ томъ же невозмутимомъ покоѣ, въ какомъ онъ пребывалъ прежде, или другими словами, еслибы положеніе дѣлъ осталось при тѣхъ же началахъ, которыя теперь не могутъ идти въ параллель государственнымъ интересамъ. Но реформы въ государствѣ, вызванныя державною волею по крестьянскому вопросу, составляющему нынѣ дѣйствительный фактъ, въ которомъ видимъ явленія благотворнѣйшія, приводимыя въ естественный ихъ порядокъ мѣрами тихими, кроткими, истинно отеческими, представляютъ основное ручательство въ томъ, что и при вопросѣ, возбужденномъ о *необходимости заселить край*, встрѣтившееся при этомъ (быть можетъ непредусмотрѣнное) препятствіе—неостанется незамѣченнымъ и будетъ устранено тѣми же, тихими, кроткими мѣрами.

Н. Закревскій.

Николаевъ.

Учрежденіе въ Николаевѣ гимназій, и предположеніе объ ея устройствѣ.—Учрежденіе ремесленной школы для дѣтей нижнихъ чиновъ.—Открытіе таможи.—Необходимыя мѣры къ предупрежденію засоренія р. Буга.

10 августа 1862 года. Высочайшее повелѣніе объ учрежденіи въ Николаевѣ гимназій принято здѣсь съ живѣйшимъ сердечнымъ восторгомъ; давно нуждаемся мы въ подобномъ учрежденіи, давно уже большинство недостаточныхъ родителей вздыхаютъ о недостаткѣ учебнаго заведенія для мальчиковъ. И въ самомъ дѣлѣ, въ городѣ, населеніе котораго превышаетъ населеніе многихъ губернскихъ городовъ, положительно не было средствъ къ воспитанію дѣтей; я говорю не было, потому что нельзя же считать бывшія гардемаринскую и штурманскую роты, поступленіе въ которыя сопряжено было съ привилегіями и потому далеко не для всѣхъ было доступно; а существующіе и теперь два или три отдѣльные класса, содержимые частными лицами, ограничиваются пріемомъ 10—15 человѣкъ, преимущественно для приготовленія во флотъ.

Въ херсонскую и одесскія гимназій весьма немногіе отвозили своихъ дѣтей по недостаточности средствъ платить содержаніе полнаго пенсіонера; опредѣлить ребенка вольноприходящимъ, помѣстивъ на жительство въ частномъ домѣ въ чужомъ городѣ — неудобно. Вотъ почему значительное большинство волею-неволею или ограничивалось опредѣленіемъ дѣтей своихъ въ уѣздное училище, или, которые подостаточно, препоручало воспитаніе особымъ учителямъ, съ платою отъ 2 до 5 рублей въ мѣсяцъ, которыхъ, правду сказать, не мало въ Николаевѣ и которые, будучи сами плохо воспитаны, съ ограниченными только познаніями въ математикѣ (не говорю, есть исключенія) брали на себя преподаваніе закона Божія, географіи, исторіи, русской и иностранной словесности и проч. Само собою разумѣется, что при этомъ главное вниманіе обращалось на математику, и окончившій такимъ образомъ курсъ ученія зналъ иногда довольно порядочно геометрію, тригонометрію, не имѣя никакого понятія въ законѣ Божіемъ и ни въ чемъ другомъ, не умѣя часто написать правильно двухъ строкъ по русски... Но вотъ наконецъ и о насъ вспомнили; счастливы тѣ родители, дѣти которыхъ не вышли еще изъ лѣтъ и могутъ воспользоваться плодами гимназическаго, а современемъ и университетскаго образованія.

Неизвѣстно когда именно гимназія откроетъ свои дѣйствія; сомнѣваемся, чтобы успѣли сдѣлать что нибудь въ нынѣшнемъ году (*)

(*) По состоявшемуся уже Высочайшему повелѣнію гимназія будетъ открыта нынѣшнею осенью.

покрайней мѣрѣ въ зданіи, въ которомъ предполагается помѣщеніе гимназій, никакихъ приготовленій еще не дѣлается. Впрочемъ, такъ какъ младшіе три класса черноморской штурманской роты должны быть переведены въ гимназію пенсіонерами, то вѣроятно этими классами и откроется первый учебный годъ гимназій, которая и помѣщаться теперь будетъ, конечно, въ томъ же зданіи штурманской роты, но которое, какъ ни удобно по своему устройству, все-таки не можетъ съ удобствомъ служить для гимназій, будучи на краю города, раскинутого на нѣсколько верстъ и притомъ въ части, менѣе другихъ населенной. Но гдѣ бы то ни было, только ради Бога поскорѣ! Дѣти растутъ, а учиться негдѣ.

Другое благотѣльное учрежденіе, также Высочайше утвержденное, ремесленная школа для дѣтей нижнихъ чиновъ морскаго вѣдомства и вообще рабочихъ. Въ школѣ этой будутъ учить различнымъ ремесламъ, приготовляя вмѣстѣ съ тѣмъ и будущихъ рабочихъ для адмиралтейства. Ученики старшаго класса будутъ ходить на работу въ адмиралтейство и получать задѣльную плату, а окончившіе курсъ освобождаются отъ всякихъ обязательствъ и становятся свободными гражданами. На первый разъ въ школу поступаютъ юнги 1 и 2 учебнаго экипажа, нынѣ расформированнаго.

Есть предположеніе и объ учрежденіи женской гимназій; будемъ надѣяться, что и это прійдетъ своимъ чередомъ.

Вотъ уже два мѣсяца какъ открыта въ Николаевѣ таможня. Какъ всякое новое дѣло, такъ и коммерція идетъ покамѣстъ медленно; до сего времени пришло только 5 иностранныхъ судовъ, одно съ углемъ, а остальные съ балластомъ песку; четыре, нагрузившись хлѣбомъ, уже ушли, а пятое, большой норвежскій корветъ, -и теперь еще грузится хлѣбомъ. Въ скоромъ времени ожидаютъ прихода еще нѣсколькихъ судовъ.

Говоря о балластѣ, привозимомъ купеческими судами, нельзя не обратить вниманія на то обстоятельство, что судно, нагруженное пескомъ, идетъ 40 миль рѣкою; а какъ, по пословицѣ, въ семьѣ—не безъ урода, то не найдутся ли между шкиперами идущихъ въ Николаевъ судовъ такіе, которые, не замѣчая строгаго присмотра со стороны мѣстнаго управленія, совершенно обезпеченные отъ морскихъ непогодъ, рѣшатся, ради поспѣшности выгрузки, высыпать балластъ—песокъ за бортъ на всемъ пути рѣкою; а есть основаніе думать, что безъ этого не обойдется; я слышалъ отъ очевидца, что одно изъ пришедшихъ судовъ весьма подозрительно сидѣло въ водѣ, такъ что трудно повѣрить, чтобы шкиперъ его рѣшился съ подобнымъ грузомъ пуститься изъ Константинополя черезъ все Черное море. Въ подобныхъ недосмотрахъ теперь

нельзя никого винить; все еще въ началѣ, неустроено; таможня исполняетъ свое дѣло и въ предѣлахъ своихъ слѣдитъ за выгрузкою строго, но слѣдитъ по рѣкѣ таможня не имѣетъ покамѣстъ никакихъ средствъ. Съ устройствомъ таможенного катера, который, какъ мы слышали, уже заказанъ, увеличатся средства присмотра, но до того времени слѣдовало бы по крайней мѣрѣ запечатывать въ Очаковѣ люки или ставить особыхъ конвопровъ. Вообще нужно безъ замедленія принять самыя рѣшительныя мѣры, иначе рѣкѣ нашей, въ настоящее время достаточно глубокой для прохода большаго ранга судовъ, угрожаетъ быстрое засореніе, а это обстоятельство тѣсно связано съ благополучіемъ города и адмиралтейства. Немного времени и трудовъ надобно, чтобы, усердно сыпля въ рѣку разныя разности, засорить ее; но сколько времени и денегъ потребуется для очистки рѣки. Не лучше ли теперь озаботиться своевременно о предупрежденіи расходовъ на будущее время.

Между тѣмъ, на Поповой балкѣ кипитъ работа; строится блокгаузъ, вдоль берега скрыта часть горы, и отъ пристани, у которой теперь останавливаются суда, до другой еще неоконченной, которая предполагается для выгрузки балласту, мостится дорога, на которую съ пользою идетъ песокъ и земля, привозимые судами вмѣсто балласта; налѣво лѣсныя пристани; но тамъ и прежде дѣятельность была не меньше. Глядя на массу земли и песку, выгружаемую приходящими судами, невольно задаешь себѣ вопросъ, долго ли еще будетъ продолжаться подвозъ этого матеріала, которымъ Николаевъ и самъ охотно готовъ подѣлиться съ Европою; неужели же нѣтъ рѣшительно никакого, болѣе полезнаго груза, которымъ идущія въ Николаевъ суда могли бы замѣнять балластъ; напр. каменный уголь въ настоящее время чрезвычайно дорогъ, и судно, привезшее его, получило бы значительную пользу; но если и это неудобно по устройству еще въ Николаевѣ коммерческихъ конторъ, то не полезнѣ ли будетъ предложить теперь же при самомъ началѣ везти въ Николаевъ вмѣсто песку хорошій крѣпкій булыжникъ, который большинство судовъ могутъ также легко грузить, какъ и песокъ; а какъ бы матеріалъ этотъ былъ полезенъ для города, для его будущихъ мостовыхъ, которыя, рано или поздно, а нужно будетъ дѣлать; отчего бы теперь заранѣе не озаботиться приготовленіемъ матеріала, чтѣ при постепенности подвоза, кажется, не можетъ быть обременительно для города.

Необходимость мостовыхъ давно уже чувствуется и годъ отъ году становится настоятельнѣе; нѣкоторые того мнѣнія, что въ Николаевѣ, при скудныхъ средствахъ и значительной ширинѣ улицъ, устройство мостовыхъ почти неисполнимо; но что же мѣшаетъ сдѣлать

полотно мостовой въ половину уже. Мостовая, устроенная въ прошломъ году на соборной улицѣ, составляетъ менѣе трети всей ширины, но на ней удобно разъѣзжаются экипажи и устройство ея обошлось не очень дорого; правда, что за прочность нельзя сказать въ пользу мостовой, но при ежегодномъ своевременномъ ремонтѣ она можетъ прослужить долго.

Первоначальное неудобство заключалось въ томъ, что, устроенная въ низменномъ мѣстѣ, она заградила выходъ водѣ, текущей по улицамъ въ большомъ изобиліи во время дождей и таянія снѣговъ. Въ прошломъ году вода, встрѣтивъ здѣсь препятствія, обратилась въ сосѣдніе погреба и надѣлала не мало хлопотъ хозяевамъ; теперь это неудобство устраняется устройствомъ арокъ на перекресткахъ.

Е. II.

ЛАДОЖСКОЕ ОЗЕРО.

Пароходныя сообщенія по озеру и по р. Свири.—Сибирская язва и прошлогодняя падежь.—Состояніе каботажна на озерѣ.—Настоятельная необходимость въ мѣстныхъ навигаціонныхъ школахъ.

Вотъ уже и лѣтняя пора проходить, а лѣта никто невидаль. Ночи дѣлаются все темнѣе и длиннѣе, чѣмъ увеличиваются затрудненія для ладожскихъ пловцовъ, такъ какъ научное ихъ плаваніе совершается при дневномъ свѣтѣ. Пароходы, дѣлающіе срочные рейсы изъ Петербурга въ Петрозаводскъ, съ 11 августа, по необходимости, измѣнили свою путину во времени. Прежде они ходили такъ: изъ Петербурга пароходъ отправлялся въ 1 часъ по полудни и, приходя въ Шлиссельбургъ въ 6 часовъ вечера, на полчаса или на часъ тамъ останавливается. Въ 7 часовъ пароходъ выходилъ въ озеро и къ утру, т. е. къ 3 часамъ, входилъ въ устье р. Свири и на расвѣтѣ уже шелъ рѣкою къ Сермаксу. Такое распредѣленіе рейсовъ весьма основательно и для пассажировъ очень пріятно. Ладожское озеро, большею частію лѣтомъ, имѣетъ такой характеръ: днемъ дуетъ вѣтеръ, почти всегда довольно сильный, а послѣ 3—4 часовъ по полудни онъ постепенно утихаетъ и къ ночи настаетъ безвѣтріе; волненіе улегается, и переходъ изъ Шлиссельбурга въ Свирь—уже вполнѣ покойный. Говорятъ, въ Петрозаводскѣ, по приходѣ парохода изъ Шлиссельбурга, встрѣчающая публика всегда спрашиваетъ: благополученъ-ли былъ путь? — Если ей отвѣчаютъ: все было хорошо, или безъ остановокъ и никакихъ случаевъ не было! — никто недовольствуется такимъ отвѣтомъ; надо именно сказать: была-ли на переходѣ по Ладожскому озеру качка, и только

при отрицательномъ отвѣтѣ путь считается благополучнымъ. Прошу разувѣрить и убѣдить этотъ народъ, что благополучіе пути не въ томъ только состоятъ, чтобы не качало, и что качка не есть препятствіе въ сообщеніи!

Какъ сказали мы выше, на разсвѣтѣ пароходъ входитъ въ Свирь, и хотя баръ этой рѣки невеликъ, но за то передъ баромъ, у Стороженьскаго мыса, есть весьма значительныя мелн, между которыми долженъ итти пароходъ; а съ озера, съ большой глубины и при волненіи, чтобы войти въ такую узкость, надо имѣть своего рода навыкъ, — но объ этомъ въ послѣдствіи.

Мѣстность около р. Свири весьма низменна, покрыта кустарниками, между которыми все поемныя сѣнокосныя луга и кой-гдѣ раскинуты рыболовныя тони большихъ размѣровъ. Высота берега по рѣкѣ не болѣе 2 футъ, и такая низменность идетъ далеко и въ материкъ, и вверхъ по рѣкѣ къ Сермаксу, и далѣе. Отъ Лодейнаго Поля, рѣка, свободно раскинувшись на мягкомъ зеленомъ ложѣ, широко и спокойно идетъ въ Ладогу; тутъ нѣтъ никакихъ препятствій для судоходства.

Сермаксъ есть весьма значительное селеніе, выстроенное, какъ говорится, на стрѣлкѣ материка при впаденіи рѣки Ояти въ Свирь. Здѣсь судоходная пристань и множество хлѣбныхъ амбаровъ. Всѣ суда, идущія маринской системой къ Петербургу, не минуя Сермакса; всѣ суда, идущія съ р. Ояти, дѣлаютъ то же самое. Здѣсь находятся пристани и конторы пароходовъ, содержащихъ сообщеніе между Петербургомъ и Петрозаводскомъ и вообще плавающихъ по р. Свири. Здѣсь мелкая промышленность довольно значительна, а въ недавнее время была весьма значительна и оптовая хлѣбная торговля, которая нынче, отъ чего-то, годъ отъ году уменьшается, и амбары, выстроенныя въ Сермаксѣ для муки, что-то всѣ пусты.

Судоходство по Свири нынѣшнее лѣто довольно медленно, какъ говорятъ, по причинѣ вѣтровъ, останавливающихъ движеніе грузовыхъ судовъ внизъ по рѣкѣ. Бывало, судно съ грузомъ, отъ Вознесенья до Свирицы пройдетъ Свирь дней въ пять; нынче же, иное, идетъ и четыре недѣли.

Въ 3-хъ верстахъ отъ устья, по лѣвому берегу, впадаетъ въ рѣку Свирь рѣчка Свирица. Этою-то Свирицею суда вступаютъ въ Свиридскій каналъ у Куйва-сари (Сухой островъ).

Прибрежныя села и деревни отъ Свири до Сясьскихъ-Рядковъ и вообще по всему южному берегу Ладожскаго озера — весьма значительны и поселяне въ нихъ зажиточны. Главный ихъ промыселъ рыбная ловля, проводка судовъ бичевою по каналу и мелкая промышленность. У нихъ есть большіе рыболовные заводы, т. е. огром-

ныя сѣти и мережи, разныя снасти, лодки, стоящія довольно дорого, и по быту жителей, видно, что промыслъ этотъ даетъ имъ хорошій доходъ.

Въ концѣ іюля, рыбагъ изъ деревни Шурыга поймалъ осетра вѣсомъ въ 5 пудъ. Надо было видѣть радость этого хозяина и веселыя лица его семьи. Осетру продѣлалъ веревку въ носъ, и прасолъ на соймѣ повелъ его на буксирѣ въ Петербургъ. Хозяинъ за осетра надѣялся получить 80 рублей.

Ниче ловъ рыбы, говорятъ, очень плохъ по причинѣ непогоды. По крайней мѣрѣ, холодному лѣту можно порадоваться въ томъ отношеніи, что сибирская язва не валитъ скотъ, а то, въ началѣ лѣта, эта болѣзнь развилась-было довольно сильно и уже поражала не однихъ лошадей, а коровъ и даже барановъ. Какъ видно, языческіе обряды обитателей села Воронова (*) не предохранили ихъ скотъ отъ падежа. Множество лошадиныхъ труповъ зарыто въ прошломъ году по песчаному побережью озера отъ рѣки Вороново до Сяси, и какъ зарыто!—Падалъ брошена въ яму въ аршинъ глубиною, и такъ оставлена. Хотя бы забросали ее сверху на четверть аршина, такъ нѣтъ, и того сдѣлать не хотѣли для своей же пользы.

Прошлаго года, при нашихъ гидрографическихъ работахъ, невольно приходилось видѣть плавающую надалъ въ озерѣ; нынче же, невольно приходится ее видѣть по побережью и уже въ болѣе непріятномъ видѣ, т. е. въ періодѣ самаго страшнаго разложенія. Да, счастье, что лѣто холодное!

Въ народѣ идутъ разные толки про сибирскую язву, но нельзя сказать опредѣленно, что именно причиною начала язвы, и притомъ, прилипчива-ли эта болѣзнь для человѣка. Я знаю одно, что на падалъ, пораженную сибирской язвой—ни одна муха не сядетъ, ни одно насекомое не влезетъ, тѣмъ болѣе—въ періодѣ разложенія. Я знаю одного господина, страстнаго охотника до лошадей, у котораго отличный конь сдѣлался жертвою сибирской язвы. Онъ, изъ любознательности, велѣлъ трупъ любимаго коня вывезти отъ селенія версты на двѣ и тамъ его вскрылъ собственноручно. Никакихъ вредныхъ послѣдствій для него отъ этого не было, и онъ, ненайдя въ трупѣ ничего особеннаго, кромѣ страшной опухоли на шеѣ, велѣлъ зарыть его на лугу, въ яму, поглубже.

Въ началѣ іюля, одной дѣвушкѣ около Шлиссельбурга, на сѣнокошѣ, какая-то муха укусила лобъ. Отъ укушенія моментально сдѣлалась опухоль и значительная боль. Больная пришла въ ужасъ—ей кто-то сказалъ, что ее ужалила та муха, которая производитъ

(*) См. корреспонденцію съ Ладожскаго озера прошлаго года. Мор. Сб. № 8.

сибирскую язву. Всѣ засуетились! съ дѣвушкой сдѣлались конвуль-
бн, и она стала метаться по травѣ. Помощи на мѣстѣ невозможно
сыло подать никакой, и ее повезли въ деревню и пригласили ка-
кую-то ворожею, знахарку въ заговорахъ противу укушенія змѣй и
ядовитыхъ мухъ. Знахарка пришла къ своей паціенткѣ, холодно-
кровно и съ какими-то особенными приемами осмотрѣла больное
мѣсто, потомъ осмотрѣла всю голову и шею, ушла въ избу, при-
несла повидимому простой воды, и ворча что-то такое про себя,
дала больной выпить за три приема, потеряла лобъ чѣмъ-то масля-
нистымъ, и проговорила: «опасности еще нѣтъ, скоро захватили.»
Послѣ этихъ словъ, дѣвушка стала метаться меньше. Потомъ зна-
харка закрыла больной голову чистой ветошкой и молвила громко:
«ежели черезъ четверть часа выступитъ на головѣ или шеѣ прыщъ,
то она совершенно будетъ здорова;»—дѣвушка сдѣлалась еще спо-
койнѣе. Проходитъ четверть часа, знахарка съ приговоромъ сни-
маетъ вѣтошку, смотритъ въ головѣ и радостно говоритъ: «славно!
не одинъ еще, а два прыща; теперь и беспокоиться нечего». При-
сутствующие разглядываютъ прыщи и удивляются знахарству!... Дѣ-
вушка совершенно ожила и сѣла. Послѣдній рецептъ знахарки со-
стоялъ въ томъ, чтобы тряпочку мочить въ студеной водѣ и без-
прерывно прикладывать ко лбу. Надъ словами знахарки нельзя не
призадуматься!

Г. Вольдемаръ, въ № 8 Морскаго Сборника, въ статьѣ своей: *Чѣмъ
должны и чѣмъ могутъ наши низшія морскія училища содѣйство-
вать развитію нашего морскаго флота*, говоритъ такъ: «положеніе
русской торговли, нашихъ финансовъ, нашего просвѣщенія....
все это требуетъ, чтобы наша морская дѣятельность, нако-
нецъ, вышла изъ своего летаргическаго сна, и чтобы мы не
безполезно владѣли прибалтійскимъ краемъ. Къ чему служить намъ
владѣніе Охотскимъ моремъ и Амуромъ, если однѣ только чужія
націи извлекаютъ изъ нихъ пользу? Къ чему всѣ торговые трактаты
съ Японіей?».. Все это—дѣло весьма большой важности, и безспорно
требуетъ энергическихъ мѣръ для развитія нашего торговаго флота,
этого могучаго рычага богатства государства. Но мы станемъ пла-
вать мельче и позволяемъ себѣ то же сказать нѣсколько словъ.
Къ чему служить наша система прѣсныхъ водъ, наши огромные бас-
сейны, каковы: Ладога, Онега и проч., въ которыхъ торговое пла-
ваніе идетъ какими-то особенно медленными шагами. Вглядитесь
въ судоходство ладожское, оно все въ томъ же видѣ, какъ было
давнымъ давно. Гальботъ, все тотъ же кубовастый ящикъ съ са-
мымъ непрактичнымъ вооруженіемъ и парусностью; правда, зато
въ кормовой его части есть печь кирпичная, русская, привольная

печь, которая выпекаетъ 6 хлѣбовъ за разъ, каждый въ 20 фунтовъ. При такой печи и сыто и тепло, какъ въ избѣ, и плаваніе въ 200 верстъ разстоянія иногда тянется 4 недѣли и болѣе. Зачѣмъ гнаться за усовершенствованіемъ каботажныхъ судовъ? То ли дѣло гальотъ: на немъ, забравшись въ какую нибудь бухту, стой себѣ спокойно до какого-то особеннаго попутья. Невѣжество не считаетъ время капиталомъ въ торговлѣ, а грамотность въ Ладожскомъ озерѣ еще не плаваешь.

Примѣненіе пара въ плаваніи по Ладогѣ явилось только въ 1843 году, и первый пароходъ вышелъ въ озеро 15 іюля этого года—имя его «Валаамъ». Въ настоящее время едва ли можно набрать десятокъ пароходовъ, годныхъ для плаванія по Ладожскому озеру. Въ настоящее время, ни одно страховое общество не беретъ на страхъ судовъ и товаровъ, идущихъ по озеру. Отчего такое недовѣріе къ такому прекрасному озеру? Всѣ, говорятъ, оттого, что озеро бурно и наполнено камнями, отчего часто случаются несчастія. Неудивительно такое возрѣніе! вѣдь чѣмъ гарантируется безопасное плаваніе? Хорошимъ шкиперомъ, вѣрною картою и добробакаственностью судна. Теперь вопросъ: откуда берутся шкипера на Ладожскомъ озерѣ, гдѣ они учатся и насколько знаютъ свое дѣло? Шкипера: финляндцы, олончане и ладожане, вообще безграмотны и вся сила ихъ знанія состоитъ въ одной наглядности, и то при дневномъ свѣтѣ; больше они ничего не знаютъ. Аттестовка ихъ знанія зависитъ отъ толпы, ихъ же окружающей. Вотъ хоть бы шкиперъ Пула, имѣетъ отличную репутацію, и говорятъ: лучше его никто Ладожское озеро не знаетъ, да только одного жаль,—той же толпы возгласъ,—весьма несчастливъ онъ и много судовъ подъ его вѣдѣніемъ попадали на луды и ломались. Такіе возгласы не рекомендуютъ Пулу въ сильномъ знахарствѣ плаванія.

Когда прибыла въ Шлиссельбургъ экспедиція для гидрографическаго изслѣдованія Ладожскаго озера, то на пароходъ «Ладога», въ экспедиціи состоящій, требовался знающій озеро лодманъ; рекомендуютъ олончанина Пулу. Командиръ призвалъ его, предлагаетъ занять мѣсто лодмана, и спрашиваетъ: хорошо ли знаетъ онъ всѣ углы по Ладожскому озеру?—Какъ свои пять пальцевъ, съ достоинствомъ отвѣчаетъ Пула. — Какая же плата требуется въ лѣто за плаваніе на пароходѣ? — 700 рублей за четыре мѣсяца и харчи морскіе — меньше никакъ нельзя! Каково? 700 рублей съ харчами! Маленькій экзаменъ не доказалъ особенныхъ знаній Пулы, а такъ какъ и цѣна оказалась весьма высока за лѣтній его трудъ, и притомъ, выдано было только 300 рублей на наемъ лодмана, то и принуждены были взять другаго. Отыскался финляндецъ за 35 руб-

лей въ мѣсяцъ и оказался не хуже Пулы. Пула же дѣйствительно былъ несчастливъ, и въ тотъ же годъ, управляя пароходомъ *Петръ Великій*, попалъ на мель Желѣзницу, близъ Шлиссельбурга находящуюся. Не смотря на то, Пула дѣйствительно лучший шкиперъ, трезвъ и смѣшленъ.

До настоящаго времени, на пароходъ «Ладога», были лоцманами и финляндцы и ладожане. Первые оказываются дѣльнѣе и смѣшленѣе въ плаваніи, нежели вторые. Финна спрашиваютъ: бывалъ ли онъ въ такомъ то мѣстѣ? Если бывалъ, то онъ спокойно отвѣчаетъ: «бывалъ», а если не бывалъ, то также кладнокровно даетъ отрицательный отвѣтъ. Ладожанинъ же таковъ—онъ говоритъ: «вездѣ бывалъ», надѣясь на то, что не во всѣ же мѣста и пойдетъ пароходъ; и притомъ, желая блеснуть своимъ знаніемъ, показываетъ находящуюся при немъ карту Ладожскаго озера, любезно-раскрашенную и расписанную, и старается, при случаѣ, закидать какими-то непонятными фразами — въ родѣ слѣдующихъ. На вопросъ, какъ идти туда-то, отвѣтъ слѣдуетъ безъ замедленія такой: *когда вздунетъ подсиверный, тогда держи на востокъ и изъ подъ ветру—перевали къ солнцу, а тамъ знай близко луды-мечи прокъ, а испускавши воду, будешь на доброй лубинѣ; это вѣрно—не сумлжайся, вотъ и все!* Фраза эта говорится скороговоркою, съ поддакиваніемъ и прямо смотря въ глаза вопрошающему. Въ параллель такого знанія, мнѣ пришли на память описанія г-жи Курдюковой, гдѣ при разсказѣ о падежѣ скота, она съ убѣжденіемъ говоритъ: вѣрнее средство, чтобы не пали коровы:—«привяжи ленту къ хвосту,—et voilà tout».

Положимъ, что подробной карты Ладожскаго озера до сихъ поръ еще нѣтъ; новѣйшее изслѣдованіе скоро пополнитъ этотъ недостатокъ и дастъ должное руководство для плаванія; да къ чему все это послужить? Вѣдь слѣпымъ очки ненужны. Вотъ дѣло другое, если бы было училище, гдѣ учащимся преподавали бы навигаціонныя правила, употребляемыя при плаваніи въ виду береговъ, и ученикъ, по выпускѣ изъ училища, выдержавъ экзамень, получалъ бы патентъ на званіе шкипера въ Ладожскомъ озерѣ.

Бывшій генералъ-губернаторъ Финляндіи, графъ Бергъ, говорятъ, хотѣлъ устроить въ Сердоболѣ училище торговаго мореплаванія, но въ настоящее время дѣло это какъ-то затихло; а жаль! эта школа подготовила бы хорошихъ шкиперовъ хоть бы для Ладожскаго озера, которые, впослѣдствіи, пригодились бы и къ дальнимъ плаваніямъ. Станемъ же дожидаться; можетъ быть, и осуществится доброе намѣреніе въ Сердоболѣ.

Отъ южнаго края Ладожскаго озера, въ этомъ отношеніи, ожидать нечего, до тѣхъ поръ, пока въ немъ не устроятся сельскія народ-

ныя школы, пока расколъ и старовѣрство не вытѣснятся грамотностію, а этого дожидаться еще долго, хотя въ средствахъ на устройство школъ въ этихъ селахъ и деревняхъ недостатка не имѣется.

Иные говорятъ: къ чему развитіе судоходства по Ладожскому озеру; кто въ немъ будетъ плавать, что перевозить? Вопросъ этотъ такъ важенъ, что на него мудрено дать должный отвѣтъ, не познакомившись подробно съ окрестностями и богатствомъ ладожскаго побережья. При настоящемъ случаѣ, укажемъ на нѣкоторые предметы, хорошо извѣстные многимъ. Напримѣръ, кто не знаетъ мѣстности Сальминсъ? Какіе милліоны высосаны изъ нея лѣснымъ промысломъ, и высосаны такъ безтолково, такъ небрежно! Кто не знаетъ мѣдно-плавильнаго завода Питкерандо, гдѣ добывается мѣдь лучшаго качества въ Европѣ, и въ настоящее время добывается тамъ превосходное олово въ довольно-значительномъ количествѣ? А русельскіе мраморы, а сердобольскій гранитъ, графитъ и прочія богатства края, которыя надлежащимъ образомъ еще не разработаны и даже не разъяснены..... Вся восточная Финляндія и прилегающая къ ней часть Олонецкой губерніи—питаются привозными продуктами чрезъ Ладожское озеро, а это не маловажное дѣло. Придетъ пора, можетъ быть и скоро, когда и у насъ время будетъ считаться тоже капиталомъ въ коммерческихъ дѣлахъ; тогда и съ Маринской системы, съ Свири, придется везти грузъ чрезъ Ладогу въ 2 дня, а не въ 2 мѣсяца, какъ доставляется онъ нынче. Придетъ пора, когда и конструкція грузовыхъ судовъ улучшится; озеро освѣтится *настоящими* маячными огнями; мели оградятся должными знаками; шкипера будутъ грамотные, и страховыя компаніи смѣло будутъ брать на свой страхъ имущество, движущееся по Ладожскому озеру, и тогда рельефно выкажется достоинство Ладоги во всѣхъ его видахъ. Много, очень много хотѣлось бы поговорить о такомъ великолѣпномъ озерѣ, но предѣлы корреспонденціи не позволяютъ этого сдѣлать. Смѣемъ думать, что впоследствии все это не уйдетъ отъ насъ.

Въ праздникъ Спаса Преображенія (6 августа), Валаамскую обитель посѣщаль митрополитъ с.-петербургскій Исидоръ. Его высокопреосвященство служилъ наканунѣ праздника всенощную, а въ самый день праздника обѣдню. Богомольцевъ было много. Послѣ обѣдни, на монастырскомъ дворѣ, предъ соборомъ, владыко служилъ молебенъ, благословлялъ и кроплялъ святою водою вновь сдѣланные золотые кресты на куполы монастырскихъ церквей, изъ которыхъ три, послѣ молебна, были подняты и поставлены на главные куполы соборнаго храма.

А. Андреевъ.

РЕВЕЛЬ.

Статистика Эстляндіи и данныя, собираемыя для нее полиціею.—Пожарная команда изъ волонтеровъ.—Англійская эскадра.—Движеніе военныхъ судовъ.

18 августа. Въ № 186 *Revalsche Zeitung* помѣщено начало статьи, заключающей статистическое обозрѣніе Эстляндіи за 1861 годъ. Хотя въ февральской книжкѣ Морскаго Сборника нынѣшняго года я и привелъ нѣсколько данныхъ изъ статистики Эстляндіи за 1859 и 60 годы, изъ которыхъ читатели могутъ имѣть нѣкоторое наглядное знакомство съ этимъ предметомъ, но считаю не лишнимъ продолжать сообщеніе этихъ извѣстій, имѣющихъ, относительно Эстляндіи, еще потому особенную важность, что эта приморская провинція вѣроятно войдетъ въ составъ морской записи.

Изданіе особеннаго сочиненія о статистикѣ Эстляндіи — будь это въ формѣ годичнаго обозрѣнія или иначе, остается еще набожнымъ желаніемъ, говоритъ *Rev. Zt.*, и потому мы думаемъ продолжать по прежнему печатаніе статистическихъ данныхъ по важнѣйшимъ отраслямъ, до тѣхъ поръ, пока наша работа не сдѣлается безплезною изданіемъ лучшаго сочиненія по этой части.

Начинаемъ опытъ съ народонаселенія. Прежде всего замѣтимъ, что здѣшнему статистическому комитету (какъ и другимъ внутреннимъ) ежегодно доставляются изъ полицейскихъ судовъ извѣстія о числѣ народонаселенія уѣздовъ и городовъ по вѣроисповѣданіямъ и званію. Но въ этомъ году, еще болѣе чѣмъ прежде, мы убѣдились до какой степени малоцѣнны эти свѣдѣнія; ибо, слѣдуя имъ, оказывается, что въ 1861 году Эстляндія должна бы имѣть большее населеніе, чѣмъ въ 1860, а между тѣмъ въ прошедшемъ году и менѣе заключено браковъ, и менѣе родившихся; умершихъ же болѣе, чѣмъ въ 1860 г., и все таки большее народонаселеніе! Откуда же произошло это приращеніе? Развѣ отъ увеличенія числа переселенцевъ; но, какъ мы сейчасъ увидимъ, число *выходцевъ* было болѣе числа *переселенцевъ*. Очевидно, что данныя, показывающія приращеніе населенія есть чистая выдумка, которая, впрочемъ, и не должна удивлять насъ, потому что трудно требовать отъ отдѣльныхъ полицейскихъ начальниковъ точнаго народнаго перечня, и имъ ничего не остается удобнѣе, какъ выдумывать требуемыя числа, которыя при малѣйшемъ прикосновеніи критики оказываются чистыми вымыслами фантазій.

При такихъ обстоятельствахъ мы сочли за лучшее воспользоваться болѣе точными данными о *притисанныхъ* къ Эстляндской губерніи по ревизіямъ. Само собою разумѣется, такъ какъ многіе приписанные къ Эстляндіи живутъ въ другихъ губерніяхъ, и обратно,

живущіе здѣсь, по ревизіи числятся въ другихъ мѣстахъ, — такое обозрѣніе населенія, на основаніи ревизіи, только приблизительно вѣрно; однако, оно явно заслуживаетъ предпочтеніе предъ полицейскими данными о дѣйствительномъ числѣ населенія, потому что въ немъ болѣе вѣроятія.

Слѣдующимъ росписямъ, число населенія въ 1861 году (исключая военныхъ) было слѣдующее:

	Мужеск. пола.	Женск. пола.
	140 073	161 822
Изъ нихъ принадлежали къ по-		
томственному дворянству	700	1015
Личному дворянству	21	68
Къ потомств. почетному гражд.	120	84
— личному — — —	10	2
Купечеству	610	486
Цехамъ	4362	3841
Бюргерамъ	3569	4613
Къ такъ называемымъ свобод-		
нымъ людямъ	3433	4555
Къ крестьянству	126240	142158
Родившихся: мужескаго пола	6085	
женскаго —	6064	
сумма	12 149	

Изъ нихъ незаконнорожденныхъ 556.

Вообще число родившихся въ 1861 году, въ сравненіи съ 1860, менѣе 64, и именно въ Ревелѣ 34 и въ Вигѣ (уѣздъ) 122; а въ маленькихъ городахъ и уѣздахъ напротивъ болѣе, въ Гапсалѣ 10, Вирландѣ (уѣздъ) 44, и въ Іервенѣ (уѣздъ) 34. Число родившихся мужескаго пола превосходитъ—женскаго; только въ Гапсалѣ, Гарріенѣ (уѣздъ) и Вирландѣ напротивъ. Между тѣмъ какъ въ 1860 г. на 1000 родившихся приходилось немного болѣе 48 незаконнорожденныхъ, въ 1861 мы находимъ только 45 на 1000. Въ сравненіи съ Курляндіею не видно неблагоприятнаго результата, потому что эта провинція въ 1861 году считала 53 незаконнорожденныхъ на 1000 (мимоходомъ, во Франціи приходится 71, а въ Саксоніи 150 на 1000). Въ отношеніи къ преимущественно распространеннымъ вѣроисповѣданіямъ, на долю евангелическо-лютеранскаго приходится 4¼%, незаконнорожденныхъ, а греко-россійскаго 6½%.

Число умершихъ въ прошедшемъ году во всей Эстляндіи было 664 (въ 1860—8077), изъ нихъ мужеск. пола 4405, женск. 4312.

Сравнивая по возрастамъ число умершихъ въ 1861 году, съ умершими въ 1860, мы находимъ, что въ возрастъ ниже одного года была меньшая смертность (2294 — 2316), а въ возрастъ отъ 1—5 лѣтъ напротивъ (1874 — 1482); и между тѣмъ какъ въ 1861 году только 68 лицъ достигли старости отъ 80—100 лѣтъ, въ 1860 болѣе чѣмъ вдвое (183). Въ городахъ умерло вообще 1081, въ селеніяхъ и деревняхъ 7583. Бракосочетаній въ 1861 году въ Эстляндіи было заключено 2830 (1860—3131); изъ нихъ 46 между исповѣдующими евангелическо-лютеранское и грекороссійское вѣрованія (въ 1860—49, въ 1859—52). И на этотъ разъ всѣ смѣшанные браки были заключены только въ городахъ. Въ городовъ число бракосочетаній уменьшилось, въ сравненіи съ 1860 годомъ, на 300, а въ городахъ увеличилось на 20.

Вообще, относительно населенія Эстляндіи, данныя за прошедшій годъ оказываются, въ сравненіи съ 1860, не очень благопріятными. Менѣе браковъ, менѣе родившихся и болѣе смертныхъ случаевъ. Прибавимъ къ этому еще, что въ 1861 году около 350 мужчинъ выселились изъ нашей губерніи въ другія, и только 72 поселились въ Эстляндіи; а въ заключеніе замѣтимъ, что въ прошедшемъ году, 387 мужчинъ изъ селеній и деревень приписались къ городамъ.

Данныя по другимъ отдѣламъ статистики оставляемъ до слѣдующей или одной изъ слѣдующихъ корреспонденцій. На этотъ разъ прибавимъ еще нѣсколько словъ изъ статистики преступленій, оставивъ подробности въ сторонѣ и ограничиваясь только сравненіемъ между 1861 и 60 годами, сравненіемъ, которое не обнаружитъ большаго различія между ними въ этомъ отношеніи. Ибо, хотя въ 1860 году было болѣе судебныхъ дѣлъ, но за то въ этомъ-же году число приговоровъ 15-ю менѣе, чѣмъ въ 1861. Притомъ число подсудимыхъ въ обоихъ годахъ почти одинаково (1860—155 и въ 1861—159). Та категорія преступленій, которая у насъ оказывается самою богатою по числу преступниковъ, именно воровство, представляетъ въ оба года почти одинаковыя числа (1860 — 61 и въ 1861—66). И если въ 1861 году показаны 3 случая грабежа, между тѣмъ какъ въ 1860 преступленій этого рода не было, за то число исполненныхъ и замысленныхъ дѣтоубійствъ, а также утаенія родовъ въ прошедшемъ году было 5-ю случаями менѣе чѣмъ въ 1860.

Число тѣлесно наказанныхъ въ обоихъ годахъ согласуется поразительно (94 и 95), но число ударовъ розгами въ 1861 году 1165—6-ю болѣе. Замѣчательно, что отношеніе между преступниками мужскаго и женскаго пола, въ 1861 году, еще благопріятнѣе для женщинъ, чѣмъ въ 1860. Ибо, между тѣмъ какъ въ 1860 году изъ 154 подсудимыхъ 123 было мужскаго пола и 32 женскаго, въ 1861

число мужчинъ было 136, а женщинъ 23. Возрастъ между 20—30 годами былъ, какъ и въ 1860 году, самый обильный по числу преступленій (въ 1860—64 и въ 1861—62).

Въ заключеніе письма сообщу двѣ важныя для ревельскихъ жителей новости. Первая та, что въ іюнѣ мѣсяцѣ пять здѣшнихъ гражданъ напечатали въ *Revalsche Zeitung* объявленіе, приглашавшее ревельцевъ образовать пожарное общество изъ волонтеровъ. Подробностей объ этомъ я послалъ въ Кронштадтскій Вѣстникъ и интересующихся ими приглашаю прочесть; здѣсь-же, чтобы не повторять одного и того-же, скажу коротко, что общество должно состоять изъ 40 членовъ, до тѣхъ поръ, пока будетъ владѣть одною пожарною трубой; что каждый членъ вноситъ при поступленіи 3 р. сер. и потомъ ежегодно платитъ по одному р. сер.; что общество управляется выбираемою изъ среды его, чрезъ каждые три года, дирекціею изъ 5 членовъ подъ предсѣдательствомъ брантмейстера; что во время пожара всѣ волонтеры строго повинуются приказаніямъ брантмейстера, и въ случаѣ неявки на пожаръ, въ какое-бы это время дня или ночи ни было, а также самовольнаго оставленія своего поста во время работъ, платятъ по пятидесяти руб. сереб. штрафа въ кассу общества и т. д.

Другая новость, это предполагаемый водопроводъ, для снабженія жителей города водою изъ Бумажнаго озера (на горѣ Лаксбергъ).

7-го августа пришли на нашъ рейдъ: корабль *St. George* и корветъ *Chanticleer*. Принцъ и англійскіе офицеры съѣзжали на берегъ для осмотра города и Екатериненталя, а на другой день, т. е. 8-го, мячмана и нѣкоторые изъ лейтенантовъ были въ салонѣ на *Soirée* и своею развязностью сдѣлали этотъ вечеръ однимъ изъ оживленнѣйшихъ во весь сезонъ; 9-го съ разсвѣтомъ англійскія суда ушли въ Бомарзундъ.

Движеніе военныхъ судовъ.

Пришедшія суда:

Мая 20. Винтовая шкуна «Вѣха», отъ постановки вѣхъ.

25. Транспортъ «Артельщикъ», отъ постановки вѣхъ по Кронштадтской дистанціи.

» Императорская паровая яхта «Штандартъ», изъ Кронштадта.

Іюня 1. Винтовая шкуна «Баканъ», отъ постановки вѣхъ.

4. Учебно-артиллерійскій корабль «Гангуль».

10. Винтовой транспортъ «Артельщикъ» изъ Кронштадта, за командою на строящіеся въ Біорнеборгъ и Улеборгъ корветы «Варягъ» и «Витязь»

» Винтовая шкуна «Баканъ», отъ Ревельстейнскаго плавучаго маяка.

11. Шкуна «Вѣха» изъ Кронштадта.

15. » «Вѣха», отъ банки Дивель-эй.

16. Винтовая лодка «Снѣгъ» изъ Гельсингфорса, въ распоряженіе командира корабля «Гангудъ».
20. Шкуна «Вѣха», отъ острова Наргена.
21. Яхта «Никса» изъ Кронштадта.
22. Пароходъ-фрегатъ «Владиміръ» изъ Кронштадта, съ грузомъ для ревельскаго порта.
23. Шкуна «Вѣха», съ моря.
29. Корветъ «Баянъ» изъ Роченсальма.
- Іюля 6. Шкуна «Баканъ» изъ Петербурга, съ освѣтительными матеріалами для западныхъ маяковъ.
8. Винтовой корабль «Императоръ Николай I» изъ Кронштадта.
13. Шкуна «Вѣха» изъ Петербурга, по пути въ Ревель развезла на восточные маяки освѣтительный матеріалъ.
16. Транспортъ «Артельщикъ» изъ Кронштадта, съ кораблестроительнымъ грузомъ для ревельскаго порта.
21. Винтовая шкуна «Вѣха», отъ Калбодегрундскаго плавучаго маяка.
23. Шкуна «Баканъ», отъ W маяковъ.
28. Корабль «Императоръ Николай I» съ моря.
- Августа 1. Шкуна «Баканъ» съ моря. Корветъ «Баянъ» съ моря. Парох.-фр. «Соломбала» по пути изъ Архангельска въ Кронштадтъ.
3. Шкуна «Вѣха» отъ W маяковъ.
8. » «Вѣха» отъ острова Наргена.
11. Винтовой транспортъ «Красная Горка», по пути изъ Архангельска въ Кронштадтъ.
14. Шкуна «Вѣха» отъ осмотра вѣхъ.

Ушедшія суда:

- Мая 23. Пароходъ-фрегатъ «Рюрикъ», въ Кронштадтъ.
24. Шкуна «Баканъ», для постановки вѣхъ въ Моонзундъ и Гапсалъ.
27. Яхта «Штандартъ», въ море.
29. Транспортъ «Артельщикъ», въ Кронштадтъ.
31. Шкуна «Вѣха», по восточнымъ маякамъ.
- Іюня 8. Шкуна «Баканъ», къ Ревельстейскому плавучему маяку для отвоза 300 ведеръ прѣсной воды.
12. Транспортъ «Артельщикъ» въ Біорнеборгъ и Улеаборгъ.
15. Шкуна «Вѣха» къ банкѣ Дивель-эй, для исправленія вѣхъ.
20. » «Вѣха» къ острову Наргену.
23. » «Вѣха» къ Наргенскому и Ревельстейскому плавучему маякамъ, для доставленія на *первый* 1200 кирпичей и 100 шт. досокъ, а на *второй* 400 ведеръ прѣсной воды.
26. Яхта «Никса» въ море.
» Шкуна «Баканъ» въ Петербургъ за освѣтительными матеріалами для маяковъ.
28. Шкуна «Вѣха», туда-же и затѣмъ-же.
- Іюля 5. Корветъ «Баянъ» въ море.
16. Пар.-фр. «Владиміръ» въ Кронштадтъ, имѣя для отвоза 5 оберъ-офицеровъ, 5 унтеръ-офицеровъ, 50 рядовыхъ гальванической команды и 30 человекъ машинной прислуги для корвета «Варягъ».

16. Шкуна «Баканъ» къ западнымъ маякамъ, для развоза освѣтительныхъ материаловъ
18. Винтовой корабль «Императоръ Николай I», въ море для практическаго плаванія.
19. Транспортъ «Артельщикъ» къ Калбодегрундскому плавучему маяку для доставленія двухъ цѣпей, а оттуда въ Кронштадтъ.
» Шкуна «Вѣха» къ Калбодегрундскому, Ревельстейнскому и Кокшхерскому маякамъ
25. Шкуна «Вѣха», по западнымъ маякамъ, для осмотра ихъ и доставленія материаловъ.
28. Шкуна «Баканъ» для отвоза на Ревельстейнскій и Калбодегрундскій маяки прѣсной воды.

Августа 4 Винтовой корабль «Императоръ Николай I» въ море.

7. Шкуна «Вѣха» къ острову Наргену, имѣя на буксирѣ баржу съ матеріалами. Шкуна «Баканъ» въ Кронштадтъ для окраски подводной части.
8. Корветъ «Баянъ» въ море.
11. Шкуна «Вѣха» въ море, для осмотра и исправленія вѣхъ, лежащихъ къ W, и на Оденсгольмскій маякъ для отвоза людей взаимнѣ убывшихъ.
14. Транспортъ «Красная Гора» въ Кронштадтъ.

Августа 20-го 1862 года.

В. Ивановъ.

К Р О Н Ш Т А Д Т Ъ .

Еще о новомъ докѣ.—Центробѣжная помпа.— Историческія данныя, получаемыя со дна нашихъ гаваней.—Офицеры англійской эскадры, и кронштадтскій клубъ.—Новое назначеніе фрегата «Дмитрій Донской».—Суда, готовящіяся къ выходу за границу, и суда, окончившія кампанію.—Причины періодическаго оживленія кронштадтской жизни.

25 августа. Я уже писалъ вамъ о новомъ докѣ, строящемся у насъ; съ тѣхъ поръ мнѣ удалось собрать нѣсколько свѣдѣній объ этой замѣчательной гидравлической работѣ, и я спѣшу сообщить ихъ вамъ. Новый докъ будетъ имѣть 500 фут. длины, ширина его будетъ около 100 фут. на высотѣ ординара воды и 70 фут. у шлюзныхъ стѣнъ. Глубина новаго дока, надъ стапель-блоками и на порогахъ будетъ 27 футъ, ниже ординара воды. Для того, чтобы укрѣпить въ грунтѣ такой громадный каменный ящикъ и сдѣлать его непроницаемымъ для внѣшней воды, необходимо въ грунтѣ вырыть правильную яму или сдѣлать выемку, какъ говорятъ инженеры, на 45 фут. ниже уровня ординарной воды. Въ этой ямѣ будутъ класть фундаментъ и каменную одежду дока. Еще въ прошломъ письмѣ я говорилъ, что пространство, предназначенное для доковъ, давно обнесено перемычкой, состоящей изъ двухъ рядовъ шпунтовыхъ свай, промежутокъ между которыми наполненъ глиной.

Это пространство осушено, вода изъ него выкачена (выкачено около 6000 куб. сажень воды) и приступлено къ выемкѣ грунта. Осушенное мѣсто собственно предназначено для двухъ параллельныхъ доковъ, но пока будетъ строиться только одинъ. Для выемки грунта, докъ по своей длинѣ раздѣленъ на три части или участка. Въ нынѣшнемъ году работа должна ограничиться слѣдующею задачею. Первый участокъ, ближайшій къ устью, долженъ быть вырытъ во всю свою ширину и на полную глубину, т. е. на 40 фут. вообще и на 45 фут. по сторонамъ стапель-блоковъ, гдѣ предполагается кюветъ или галерея. Въ слѣдующемъ участкѣ выемка дѣлается на половину всей глубины, а въ послѣднемъ всего на четвертую долю. Какъ я уже писалъ, грунтовые воды откачиваются паровою помпою, поставленною около середины устья дока. На дняхъ, въ углу, обращенномъ къ пароходному заводу, поставили новую центробѣжную помпу, приводимую въ движеніе локомотивомъ. Устройство этой помпы еще мало извѣстно въ Россіи и заслуживаетъ особеннаго вниманія; въ ней вода поднимается центробѣжною силою колеса, дѣлающаго отъ 700 до 900 оборотовъ въ минуту. Помпа замѣчательна компактностью своего механизма и силою дѣйствія; она будетъ откачивать грунтовые воды съ самаго дна кювета первого участка. Вдоль перемычки, которая должна современемъ служить рубежомъ двухъ доковъ, устроивается, въ настоящее время, наклонный спускъ желѣзной дороги, которая, спускаясь на дно дока, много будетъ облегчать подъемъ и вывозъ выемнаго грунта.

За ходомъ работъ и профилею выемнаго грунта очень интересно слѣдить; здѣсь, при каждомъ ударѣ лопаты или кирки, рассказывается геологическая исторія нашего острова, а иногда и повѣряются преданія нашихъ старожилловъ, весьма часто оказывающіеся вымыслами. Напримѣръ, преданія гласятъ, что мѣстность, предназначенная для новыхъ доковъ, когда-то была одной изъ глубокихъ частей нашей гавани, что тутъ стояли корабли и проч. Глубокимъ это мѣсто быть не могло, потому что при осушкѣ нашли всего 4 и 5 фут. глубины; только въ одномъ мѣстѣ, въ углу у пароходнаго завода глубина доходила до 12 фут. Подъ водою оказался слой песку, простиравшійся всего отъ 9 до 12 фут. Если предположить, чего разумѣется невозможно, что весь этотъ песокъ былъ нанесенъ послѣ устройства гавани, то и тогда первоначальная глубина едва достигала бы отъ 14 до 17 фут. воды. Въ этомъ слой песку находятся мелкіе камни и валуны. Дальше въ глубь идетъ слой иловатой глины сѣро-зеленоватого цвѣта. Этотъ слой имѣетъ около 15 фут. толщины; подъ нимъ идетъ другой слой глины, смѣшанной

съ пескомъ въ 20 фут. толщины, и наконецъ оканчивается твердою глиной, не поддающейся дѣйствию лопаты. Въ этомъ послѣднемъ слоѣ твердой глины, должна окончиться выемка грунта для дока.

При осушеніи части гавани для строящихся доковъ предполагали, что на днѣ этого пространства найдутъ много старыхъ корабельныхъ вещей, и дѣйствительно нашли, но очень мало. Найденныя вещи были по преимуществу желѣзныя: цѣпи, якоря, оковки и ржавые остатки, прежнее назначеніе которыхъ теперь невозможно опредѣлить. Нашли еще рядъ свай, на которыхъ вѣроятно былъ устроенъ военный мостъ. Онъ шелъ отъ угла прежнихъ шлюпочныхъ сараевъ къ сѣверо-западному углу военной гавани. Прежній пороховой погребу, стоявшій почти въ серединѣ осушеннаго пространства, перестраивается въ настоящее время; въ немъ будутъ помѣщаться канцелярія и чертежная строителя доковъ. На верху подъ сводомъ устраивается плазъ для разбивки и обдѣлки лекаль и шаблоновъ.

Таковъ настоящій видъ строящихся доковъ и по словамъ людей, знакомыхъ съ дѣломъ, новый докъ при усиленныхъ работахъ можетъ быть оконченъ чрезъ 5 лѣтъ; второй докъ потребуетъ, по крайней мѣрѣ, столько же времени.

Кстати о докахъ, считаю долгомъ исправить ошибку, вкравшуюся въ послѣднемъ письмѣ моемъ. Я сказалъ, что пространство, занимаемое новыми доками, окружено плотиною и что эта *«плотина предохранена отъ напора воды, другою плотиною, идущей вплоть до ута военной гавани и кончающейся у паровознаго завода.»* Этаа вторая плотина дѣйствительно существуетъ, но она выстроена съ другою цѣлю; все это пространство также будетъ осушиваться, для того, чтобы правильнѣе углубить это мѣсто; кромѣ того, въ немъ будетъ устроиваться каanalъ достаточной глубины для судовъ, идущихъ въ новые доки. Для той же цѣли правильнаго углубленія, въ настоящее время устроиваются перемычки подъ всѣми мостами проломовъ. Въ пространствѣ, предназначенномъ къ углубленію, дѣйствительно стоявали корабли, и очень интересно будетъ видѣть, что найдется на днѣ, когда его осушатъ.

Вопросы, занимавшіе нашу публику мѣсяцъ тому назадъ, перешли теперь въ разрядъ пріятныхъ воспоминаній. Я говорю объ ожиданіи и встрѣчѣ англичанъ и японцевъ. Какъ извѣстно, эти ожиданія сбылись не вполне; ждали англійской эскадры, ждали броненосный фрегатъ *Defence* и съ нимъ 14 вымпеловъ, а пришелъ старый *St-George* съ принцемъ Іоркскимъ и маленькій корветъ *Chanticleer* (Пѣтухъ). Почему англичане не хотѣли показать намъ своихъ броненосцевъ, почему сами броненосцы не хотѣли видѣть Кронштадтъ,

этого мы не знаемъ, но, не смотря на несбывшіяся надежды нашихъ моряковъ, они всетаки часто посѣщали своихъ рѣдкихъ гостей, и отношенія между гостями и хозяевами были самыя пріятныя. Англіійскіе офицеры посѣщали нашъ клубъ и бібліотеку. Г. главный командиръ Кронштадтскаго порта далъ большой обѣдъ, на который приглашены были всѣ офицеры съ англійскихъ судовъ, почти всѣ наши командиры и много молодыхъ офицеровъ. Наконецъ, наши гардемарины дали обѣдъ англійскимъ мичманамъ. На этихъ обѣдахъ выпивались тосты, говорились речи и выражалось взаимное уваженіе моряковъ обѣихъ націй. Между нижними чинами также началось знакомство; правда, англійскихъ матросъ почти не спускали на берегъ, но тѣ немногіе солдаты, которые являлись въ своихъ красныхъ мундирахъ на кронштадтскихъ улицахъ, дружно разхаживали съ нашими унтеръ-офицерами и матросками изъ бывалыхъ заграничней.

Многіе изъ англійскихъ офицеровъ видѣли зимнее помѣщеніе нашего морскаго собранія. Великолѣпная большая зала и гостинныя, комфортабельная столовая и бильярдная поразили англичанъ; они съ завистью смотрѣли на все это и признались, что у нихъ нѣтъ ничего подобнаго. Странно, что, не смотря на большое развитіе клубной жизни въ Англіи, англійскіе моряки до сихъ поръ не устроили въ своихъ портахъ (я не говорю о колоніяхъ) что либо похожее на клубъ. Безпрестанное передвиженіе портовыхъ народонаселеній, постоянныя плаванія, объясняютъ отчасти это явленіе, но тѣмъ не менѣе, спеціальныя журналы и газеты въ Англіи постоянно и настойчиво, хотя и бесполезно, хлопочутъ объ учрежденіи клубовъ въ Портсмутѣ, Плимутѣ, Фальмутѣ, Чатамѣ и проч. Въ колоніяхъ клубы существуютъ, но и тамъ моряки рѣдко бываютъ членами клубовъ. Англіійскіе моряки записываются членами клубовъ въ Лондонѣ или въ другихъ большихъ городахъ, близкихъ къ мѣстамъ ихъ родины. Въ своихъ портовыхъ городахъ моряки не живутъ и не любятъ жить. Англіійскій портовый городъ—это пристань, по которой морякъ перебирается на корабль.

Теперь наши моряки интересуются назначеніемъ фрегата «Дмитрій Донской»; уже извѣстно, что фрегатъ этотъ отправится въ отдѣльное заграничное плаваніе съ 126-тью гардемаринами и кондукторами. Для наблюденія за ходомъ занятій молодыхъ людей на фрегатѣ, будетъ назначенъ одинъ флотскій штабъ-офицеръ и въ помощь ему одинъ офицеръ корпуса флотскихъ штурмановъ и одинъ офицеръ корпуса морской артиллеріи. Рассказываютъ, что фрегатъ пойдетъ въ Атлантическій океанъ и будетъ по преимуществу заходить въ порта, мало извѣстные у насъ. Такая программа плаванія очень

интересна сама по себѣ, по съ такимъ большимъ числомъ гардемаринъ представляется не мало затрудненій и заботъ, чтобы найти каждому изъ нихъ приличныя практическія занятія, чтобы приучить молодыхъ людей смотрѣть на службу съ серьезной и строго законной точки зрѣнія. Очень понятно, что служба на такомъ суднѣ требуетъ особеннаго вниманія и даже педантизма до нѣкоторой степени. Всѣ очень хорошо понимаютъ это, и не мудрено, что о назначеніи фрегата «Дмитрій Донской» много говорятъ и думаютъ. Между тѣмъ, вооруженіе фрегата приходитъ къ концу; машина на немъ уже собрана и се уже пробовали на швартовахъ. На дняхъ фрегатъ выйдетъ за гавань для пробы на пробной милѣ. Новое его назначеніе заставило сдѣлать нѣкоторые измѣненія во внутреннемъ его расположеніи. Сняли и перемѣнили нѣсколько орудій, въ батарейной палубѣ, рядомъ съ капитанской и пассажирскими каютами, дѣлаются новыя переборки для двухъ большихъ гардемаринскихъ каютъ. Въ этихъ каютахъ гардемарины будутъ заниматься и обучать; спать они будутъ въ койкахъ, подвѣшиваемыхъ въ батарейной палубѣ. Команду фрегата «Дмитрій Донской» уменьшаютъ на 100 человекъ.

Вооруженіе прочихъ судовъ дѣлательно подвигается впередъ. Фрегатъ «Персвѣтъ» готовъ по вооруженію, главные части машины тоже поставлены на мѣсто, теперь соблажаются детали, мелочи, безъ которыхъ нельзя, однакоже, обойтись. Сборка машины на фрегатѣ «Александръ-Невскій» идетъ очень успѣшно; тутъ остановка за вооруженіемъ; оно не можетъ идти впередъ, потому что съ завода не доставляютъ желѣзныхъ вещей; до сихъ поръ еще не готовы вантъ-путыны и путенсъ-ванты. Оба клипера, «Алмазъ» и «Жемчугъ», почти готовы. На дняхъ суда эти выходили въ море, на пробную милю. Машины ихъ оказались превосходнымъ, но «Алмазъ» шелъ нѣсколько лучше; при 21 фунтѣ давленія пара, онъ дѣлалъ 88 и 89 оборотовъ ввнта; скорость его хода простиралась до 13,25 узла въ часъ. Машина клипера «Жемчугъ» дѣлала не болѣе 84 оборотовъ, и ходъ его не достигалъ полныхъ 13-ти узловъ, тѣмъ не менѣе средняя скорость «Жемчуга» все таки равнялась 12-ти узламъ. Такіе блестящіе результаты пробы убѣдили всѣхъ въ легкости хода клиперовъ подъ парами; и теперь задумываются только о томъ, каковы будутъ качества подъ парусами этихъ совершенно новаго рода судовъ. Если только и въ этомъ отношеніи клипера будутъ удачны, то всѣ убѣждены, что лучшихъ судовъ и быть не можетъ для службы въ Тихомъ океанѣ и въ новыхъ портахъ Восточной Сибири. Время отправленія клиперовъ и фрегата «Дмитрій Донской» еще не опредѣлено, прочія же вооружающіяся суда, т. е. фрегаты «Перс-

свѣтъ» и «Александръ-Невскій» и корветъ «Соколы» выйдутъ въ ройно только на пробу. Фрегаты «Свѣтлана» и «Олегъ» вошли въ докъ для осмотра; подводныя части ихъ находятся въ отличномъ состояніи. Фрегатъ «Громобой» окончилъ кампанію и втянулся въ гавань. Извѣстія о капитальномъ исправленіи и приготовленіи къ плаванію на будущій годъ корветовъ «Гридень», «Воевода» и «Бояринъ», какъ кажется, подтверждаются; на дняхъ ихъ введутъ въ докъ для осмотра. На мортонномъ эллингѣ постоянно поднимаются наши желѣзные суда, ихъ осматриваютъ и окрашиваютъ въ подводной части. Вчера поднятъ былъ транспортъ «Артельщикъ». Кстати объ окраскѣ, — вѣроятно читателямъ Сборника извѣстно, что въ прошломъ и предъ прошлымъ году, многія изъ нашихъ желѣзныхъ судовъ красились для пробы новой патентованной краской для подводной части; говорили, что эта краска мѣшаетъ наростамъ и долго сохраняется. Теперь, когда вытаскиваютъ суда, я спрашивалъ, какъ удалась проба; въ большей части случаевъ отвѣты были не въ пользу новой краски: оказывается, что она ни чѣмъ не лучше обыкновенной.

Окончаніе нашего короткаго лѣтняго морскаго сезона обозначается у насъ возвращеніемъ судовъ изъ практическихъ плаваній и смотрами, которые производятся ими. Въ продолженіе августа возвратились всѣ почти суда. Не возвратился только одинъ учебный артиллерійскій корабль «Гангутъ», но его ожидаютъ на дняхъ и онъ, вѣроятно, не замедлитъ придти, тѣмъ болѣе, что уже возвратилась изъ Ревеля коммисія, посланная для проэкзаменованія командоровъ. Возвращеніе практическихъ отрядовъ началось съ 8-го августа, когда пришла шхерная флотилія винтовыхъ лодокъ. Практическій отрядъ этотъ на два дня оживилъ нашъ восточный рейдъ, а потомъ лодки исчезли въ гавани. Я слышалъ, что передъ окончаніемъ кампаніи, кромѣ смотра, произведеннаго начальникомъ отряда, свиты Е. И. В. контр-адмираломъ Бутаковымъ, лодки были еще освидѣтельствованы коммисіею изъ механиковъ, осматривавшею всѣ механизмы; противъ всякаго ожиданія, они, почти всѣ, оказались въ весьма удовлетворительномъ состояніи, не смотря на довольно продолжительную службу. Я говорю *продолжительную* относительно, потому что, извѣстно, какъ скоро портятся котлы и отчасти и машины высокаго давленія.

Корабль «Императоръ Николай 1-й» также возвратился изъ практическаго плаванія. 17-го августа кораблю и клиперу «Стрѣлокъ» былъ произведенъ смотръ. Только теперь, въ блестящемъ боевомъ порядкѣ явился корабль въ настоящемъ своемъ свѣтѣ. Смотръ былъ очень хорошъ, парусное ученіе шло весьма удовлетворительно, по

тревога на трехъ-дечномъ кораблѣ была необыкновенно красива. Становится грустно, глядя на это прекрасное судно, надъ которымъ такъ много трудились и которое доведено теперь до такого отличнаго порядка; грустно, что этотъ корабль уже почти потерялъ свое боевое значеніе; грустно, что столько работы и денегъ было потрачено, если не совсѣмъ бесполезно, то по крайней мѣрѣ не съ тою дѣйствительною пользою, на которую надѣялись тогда, когда закладывали вѣсь его въ новомъ адмиралтействѣ. Уѣзжая съ корабля, члены комисіи съ невольнымъ сожалѣніемъ смотрѣли на него. Врядъ-ли современная военно-морская архитектура создастъ что-либо столь-же грандіозное и воинственное, какъ трехъ-дечный винтовой корабль.

Клиперъ «Стрѣлокъ» возвратился 2 августа, послѣ почти 5 лѣтняго (4 года и 10 мѣсяцевъ) плаванія въ водахъ Тихаго океана. Обратное плаваніе клипера было очень благополучно, за исключеніемъ одной сломанной марса-реи. Смотрѣ клиперу былъ очень хорошъ, иначе и быть не могло съ командою, которая такъ долго и много плавала. 11 августа клиперъ удостоился посѣщенія Государа Императора. Его Величество изволилъ смотрѣть артиллерійское и парусное ученія и нашелъ ихъ отличными. Вчера клиперъ втянулся въ гавань. Я говорилъ выше, что 10 числа всѣ винтовые лодки окончили кампанію; осталась только одна лодка «Осетръ», на ней продолжаютъ опыты надъ вспомогательными рулями, предложенными адмираломъ Бутаковымъ. Какъ я слышалъ, эти испытанія идутъ очень удачно, но о результатахъ пока еще рано говорить; къ тому же они слишкомъ важны для современной парусной тактики, чтобы можно было ограничиться легкими указаніями корреспондента.

Нашъ Балтійскій флотъ увеличился въ послѣднее время тремя судами. Пришелъ, во первыхъ, пароходъ-фрегатъ «Соломбала», построенный въ Архангельскѣ. Этотъ пароходъ, самъ по себѣ, по корпусу, довольно красивое судно, но большая труба и огромные кожухи рѣшительно портятъ весь наружный его видъ и производятъ непріятное впечатлѣніе на глазъ моряковъ. Морскими качествами пароходъ также не можетъ похвастаться. Во всѣхъ этихъ неудачахъ пароходо-фрегата «Соломбала» обвиняютъ старую машину его; она, дѣйствительно, принадлежала одному изъ заслуженныхъ ветерановъ нашего флота, пароходо-фрегату «Богатырь»; ей теперь около 25 лѣтъ отроду. Если «Соломбала» имѣла такъ мало успѣха въ нашемъ морскомъ мірѣ, то два другихъ судна, корветы «Варягъ» и «Витязь», вошедшіе въ составъ нашего флота, рѣшительно очаровали нашихъ моряковъ. Оба они строились въ Финляндіи: «Варягъ» въ Улеаборгѣ, «Витязь» въ Бьернеборгѣ; они одинаковыхъ размѣровъ и принадле-

жать къ числу большихъ современныхъ корветовъ. Наружныя формы судовъ необыкновенно красивы, и знатоки затрудняются — которому изъ двухъ отдать преимущество; внутренняя отдѣлка отличается изяществомъ и прочностію. Оба корвета пришли въ такомъ оконченномъ видѣ, въ какомъ рѣдко являются въ портъ новыя невооруженныя суда. Отрядъ судовъ Морскаго Кадетскаго корпуса 17 августа пришелъ изъ шхеръ; а 21-го отряду этому произведенъ смотръ. Кадеты ставили паруса, мѣняли марсель, спускали стеньгу и брамъ-стенги, производили артиллерійское ученіе; а на винтовомъ корветѣ «Баянъ» упражнялись въ машинѣ, и въ навигаціонныхъ, и астрономическихъ наблюденіяхъ. Впрочемъ, я не рѣшаюсь описывать всѣхъ подробностей смотра потому, что вѣроятно вскорѣ на страницахъ Морскаго Сборника явится полный отчетъ плаванія воспитанниковъ, и онъ, разумѣется, лучше всякаго смотра покажетъ пользу новаго и недавно принятаго порядка лѣтнихъ практическихъ занятій кадетъ Морскаго корпуса. Я оканчивалъ письмо, когда узналъ, что сегодня пришелъ съ моря учебный артиллерійскій корабль «Гангутъ». Сюда на дняхъ ожидаютъ изъ Ревеля винтовые корабли «Ретвизанъ» и «Вола».

Въ заключеніе письма, скажу нѣсколько словъ о нашихъ удовольствіяхъ, но сначала позвольте выказать еще одну изъ особенностей нашего города. Въ Кронштадтѣ все дѣлается періодически. Постоянный житель, если онъ внимательно наблюдаетъ за ходомъ общественной жизни, скоро убѣдится въ справедливости моихъ словъ. Теперь именно начались признаки одного изъ новыхъ періодовъ кронштадтской жизни, и они выражаются въ высшей степени оригинальнымъ образомъ. Періодомъ въ Кронштадтѣ, между прочимъ, служить эпоха раздачи жалованья служащимъ. На дняхъ въ большой части командъ и вѣдомствъ роздано жалованье за такъ называемую майскую треть. И вотъ загремѣли извозничьи дрожки по чугунной и каменной мостовой нашего города, — это первый признакъ. Въ циркѣ каждый день даютъ чрезвычайныя и необыкновенныя представленія, съ ученымъ слономъ, который *можетъ стоять на земномъ шарѣ*, съ учеными собаками и удивительными воздушными полетами, — это второй признакъ. Въ театрѣ учащаются представленія, — это третій признакъ, и такъ далѣе, и такъ далѣе; всѣхъ признаковъ не перечесть; вѣрно только то, что теперь, какъ и слѣдовало ожидать, общественная наша жизнь бьетъ полнымъ ключемъ. Прекрасная погода и окончаніе практическихъ плаваній не мало способствуютъ этому общему движенію.

ВѢСТИ О КЛИПЕРѢ «ГАЙДАМАКЪ».

Зимовка на берегу остр. Сахалина клипера, выброшеннаго туда въ августѣ 1861 г.—Мѣры, принятыя командиромъ, противу плавучихъ льдовъ.—Первыя попытки весною стянуть клиперъ собственными средствами.—Мѣры, принятыя къ снятію клипера съ мели, по прибытіи эскадры кон.-ад. Попова, и успѣхъ дѣла.

Изъ предъидущихъ книжекъ Морскаго Сборника извѣстно, что клиперъ «Гайдамакъ» въ августѣ 1861 года, придя къ Дуэ на о-въ Сахалинѣ, для того, чтобы нагрузиться углемъ для предстоявшаго ему плаванія съ архіепископомъ Инокентіемъ, былъ сорванъ съ якорей сильнѣйшимъ штормомъ и зыбью открытаго моря, и выброшенъ на берегъ, немного южнѣ каменно-угольныхъ копей. Такъ какъ время года приближалось къ осени, и бурныя погоды уже начались, то снять клиперъ до закрытія навигаціи и благополучно отвести въ какой нибудь портъ—не представлялось никакой возможности; стали заботиться о сохраненіи его во время наступавшей зимы отъ льдовъ и буруновъ, могущихъ сильно беспокоить его на совершенно открытомъ берегу моря; а потомъ, если зима пройдетъ благополучно, хотѣли съ раннею весною приступить къ снятію его. Немедленно машина была разобрана, вынута и уложена по частямъ въ деревянные ящики; клиперъ же щиплями, устроенными на берегу при помощи большихъ осеннихъ буруновъ, былъ вытащенъ на берегъ еще на нѣсколько сажень, чѣмъ много обезопасили его положеніе на зиму. Одновременно съ выгрузкою запасовъ и тяжелыхъ вещей, по обѣимъ сторонамъ клипера, перпендикулярно линіи берега и параллельно килу, въ разстояніи отъ бортовъ его отъ двухъ до трехъ сажень, стали строить ряжи, т. е. деревянные бревенчатые срубы, поставленные на дно одинъ возлѣ другаго и до верху наполненные камнемъ. Первоначальная цѣль этихъ ряжей была та, чтобы между ними проморозить воду до дна и потомъ, вырубивъ ледъ, образовать этимъ родъ дока и, осмотрѣвъ поврежденія въ кормѣ, исправить ихъ по возможности; но къ сожалѣнію, это предположеніе не осуществилось, такъ какъ вода до дна не промерзла и ледъ иногда носилъ; за то второе назначеніе этихъ ряжей—защитить клиперъ отъ льдовъ, было выполнено ими какъ нельзя лучше; вмѣстѣ съ тѣмъ эти ряжи были полезны какъ пристань для шлюпокъ, и позволяли ходить кругомъ клипера—чего безъ нихъ нельзя было дѣлать, такъ какъ клиперъ въ малую воду обсыхалъ только немного за мидель-шпангоутомъ, а корма постоянно находилась въ водѣ. Помощію собственныхъ рей и мачтъ орудія клипера были сгружены и положены на ряжи, крѣйтъ-камера выгружена и

порохъ перенесенъ въ устроенный недалеко отъ клипера пороховой магазинъ—деревянный срубъ, врытый въ землю.

Мѣстечко Дуэ, состоящее изъ нѣсколькихъ домовъ и казармъ, въ которыхъ живутъ поселенцы ссыльные, работающіе на угольныхъ копахъ, и при нихъ рота линейныхъ солдатъ, могло удѣлить нѣсколько сараевъ подъ магазины для клиперскихъ вещей и помѣщеніе для служащихъ на клиперѣ. Линейные солдаты заняли одну половину казармъ, въ другую помѣщены были матросы; тутъ же возлѣ нихъ въ пристройкѣ помѣстились офицеры. Когда всѣ такимъ образомъ размѣстились, и главные работы были окончены, стали понемногу готовить клиперъ къ тому, чтобы, при весеннихъ полныхъ водахъ не было задержки и можно бы было прямо начать стаскивать его; выстроены были деревянные почтоны, но они негодились, такъ какъ подкопаться подъ киль у середины не было возможности, а иначе укрѣпить ихъ было негдѣ. Клиперъ въ кормовой части проконопаченъ съ внутренней стороны, такъ какъ снаружи этого нельзя было сдѣлать, потому что поврежденные части находились подъ водою; сдѣланъ руль и временной ахтеръ-штевень, недоходящій до киля, потому что дейдвудъ оторванъ; штевень этотъ прикрѣпленъ нѣсколькими болтами къ уцѣлѣвшей части стараго передняго ахтеръ-штевня, а нижній конецъ для большей крѣпости придерживается къ судну кабельтовомъ, взятымъ отъ него на бизань-русленя; рулевые петли и крючья сдѣланы въ Николаевскомъ портѣ по доставленнымъ туда съ клипера лекаламъ.

Всѣ вышеописанныя работы, при тѣхъ средствахъ, какими могли располагать въ Дуэ, заняли не мало времени; со вскрытіемъ пролива отъ льда, что случилось въ началѣ апрѣля, употреблены были старанія отыскать винтъ, потерянный клиперомъ во время толчковъ его о дно, прежде чѣмъ его выбросило на берегъ; поиски были успѣшны—мѣсто было найдено, и къ винту привязаны буйки, дабы, зная его мѣсто, приступить къ подъему съ прибытіемъ одного изъ судовъ, долженствовавшихъ, по всей вѣроятности, явиться на помощь клиперу.

За кормою «Гайдамака», по направленію киля, въ разстояніи ста сажень, отъ ахтеръ-штевня, были положены, съ помощію барказа, два якоря, по 80 пудовъ каждый, и съ гуськами верновъ; отъ цѣней каждаго изъ этихъ якорей шли тросы, укрѣпленные на клиперѣ за буксирные кнехты; ходовые допаря одинъхъ тросовъ шли на постоянный шпиль на клиперѣ, а отъ другихъ—на шпиль, устроенный съ лѣвой стороны клипера. До прихода военныхъ судовъ, въ одну изъ полныхъ водъ (при свѣжемъ вѣтрѣ и большомъ бурунѣ, подымавшемъ немного корму), дѣйствуя обоими шпи-

лями, удалось стащить клиперъ на пять сажень; но такъ какъ якоря сперва ползли, то разстояніе между ними и клиперомъ оказалось слишкомъ мало, и клиперъ болѣе не подавался; пришлось прекратить работу, чтобы переложить якоря, что и было сдѣлано чрезъ нѣсколько времени; но, безъ содѣйствія буруна, клиперъ не подавался, и якоря ползли. 10 мая къ Дуэ прибылъ клиперъ «Абрекъ», подъ флагомъ контръ-адмирала Полова, а 12 того же мѣсяца присоединился и корветъ «Калевала» (первый, проведя зиму въ Гонгъ-Конгъ и Маниллѣ, послѣдній—въ Санъ-Франциско и на Сандвичевыхъ островахъ); чрезъ нѣсколько дней пришла лодка «Моржъ» изъ кругосвѣтнаго плаванія, а вслѣдъ за нею—и транспортъ «Японецъ». Всѣ эти суда, въ особенности первыя два, стали помогать «Гайдамаку» людьми, матеріалами и прочими средствами. Каждый день отдѣлялись люди для окопыванія клипера, чтобы при приливѣ увеличить углубленіе воды. Берегъ, на которомъ стоялъ клиперъ, шелъ чрезвычайно полого, а именно въ малую воду клиперъ сохалъ за мидель-шпангоутомъ, и за кормою было отъ двухъ до четырехъ футъ воды; при полной же лунной водѣ у форъ-штевня вода доходила до 6 фут., а въ кормѣ до $8\frac{1}{2}$ футовъ; грунтъ песчаный—фута на два, а ниже—каменистый. Постояннымъ прибоемъ къ клиперу намывало песчаное возвышеніе и такъ скоро, что клиперъ, окопанный въ малую воду почти до каменнаго дна, въ слѣдующій отливъ, т. е. чрезъ 6 часовъ, стоялъ на днѣ, совершенно ровномъ съ окружающею мѣстностію; а потому, чтобы сколько нибудь достигнуть углубленія воды у клипера этимъ способомъ, его окапывали во время каждаго отлива, и конечно съ каждымъ разомъ его уже замывало менѣе, нежели первоначально. Подъ корму подвели водяныя систерны, слѣдующимъ образомъ: двѣ систерны, прямая и лекальная, были соединены между собою помощію деревянныхъ брусковъ, на нихъ положенныхъ и снайтовленныхъ; отверстія закрыты крышками; потомъ систерны размѣщены по обѣимъ сторонамъ кормы клипера. Во время малой воды удалось подкопаться подъ киль и пропустить цѣпь, оба конца которой и закрѣпили на систерны, поставленныя лекальными сторонами къ борту судна. Въ малую воду систерны эти лежали на днѣ безъ дѣйствія; въ полную же воду, покрываясь водою и будучи пусты внутри, многимъ уменьшали давленіе клипера на грунтъ. Въ то же время прибавленъ былъ еще одинъ якорь; гинь отъ его цѣпи шли къ куску цѣпи, шедшей изъ лѣваго носоваго якорнаго клюза и заворачивавшей по лѣвому борту клипера, что въ особенности было хорошо, потому что эта цѣпь служила вмѣсто браги, и не давала клиперу раздаваться въ его

членахъ, что непременно имѣло бы мѣсто, если бы его тянуть за одни буксирные кнехты.

Для вспомошествованія этимъ средствамъ передъ форъ-штевнемъ были установлены домкраты, числомъ пять.

На клиперѣ были устроены временныя помпы и всѣ настоящія вооружены на случай, если бы клиперъ, сойдя на свободную воду, потекъ. Эти помпы, одновременнымъ дѣйствіемъ, могли удерживать прибыль воды, если бы оказалась сильная течь, чего, впрочемъ, не очень ожидали, потому что прибыль воды внутри никогда не зависѣла отъ возвышенія ея за бортомъ. Но обстоятельство, что клиперъ въ своихъ поврежденныхъ частяхъ могъ быть замѣтъ пескомъ и отъ этого не имѣть течи, заставляло быть осторожнымъ. Чтобы еще болѣе увеличить силу стягиванія, лодка «Моржъ» должна была встать по направленію киля клипера и принять кабельтовы; но подойти къ клиперу на такое растояніе лодкѣ не было возможности, безъ явной для себя опасности—сѣсть на мель.

17 мая утромъ, при порядочномъ S, приступили къ работѣ; лодка, вслѣдствіе бокового вѣтра, не могла удерживаться въ направленіи киля клипера, и хотя дѣйствовала полнымъ ходомъ, но не выбирала даже кабельтовова. Между тѣмъ, моментъ полной воды наступилъ; шпиль и домкраты были приведены въ движеніе. Не смотря на работу ихъ, въ продолженіе 10 минутъ, клиперъ не подавался ни на дюймъ, а только якоря съ гуськами подползали къ нему, и это происходило не плавно, а они какъ бы скакали, что можно было замѣтить по гниямъ, которыя, натянувшись въ струну, мгновенно слабли. Попытавъ, но неудачно, сдвинуть клиперъ еще разъ, работы прекратили, тѣмъ болѣе, что вода начала сбывать. Къ сожалѣнію, эта лунная вода не была такъ высока, какъ предшествовавшая ей, а именно по футштоку около мидель-шпангоута должно бы быть 7 футъ, а въ этотъ разъ было только шесть. Когда проба снять клиперъ, такимъ образомъ, не удалась, рѣшились отложить вторичную попытку до слѣдующаго полнолунія; до тѣхъ поръ, положенъ былъ еще одинъ якорь—въ 120 пуд. (съ транспорта «Японецъ») и установлены стрѣлы (потаповскіе костыли) по тому способу, какъ это было описано въ Морскомъ Сборникѣ, 1861 г. № 12. Стрѣлъ было поставлено по 3 на сторонѣ; нижніе концы ихъ упирались въ грунтъ, а на верхніе навѣшены тали и гинн; тали нижними блоками шли къ иллюминаторамъ, а блоки гиней заднихъ стрѣлъ—къ цѣпямъ отъ якорей, среднихъ же—къ нижнимъ концамъ заднихъ стрѣлъ, а переднихъ,—къ дальнимъ рякамъ. Кромѣ того, поставлены были рычаги, точка приложенія которыхъ была подъ крамболами клипера, а опора—на брускахъ, положенныхъ на ряжахъ по бокамъ клипера.

Въ промежутокъ времени между упомянутыми полными водами клиперъ «Абрекъ» ушелъ съ адмираломъ въ южныя гавани, а пароходъ «Америка» прибылъ изъ Николаевска. Всѣ тяжести были вынуты изъ клипера; даже, не смотря на всю трудность, были выгружены и цилиндры и холодильники; оставалось только ждать полной воды.

29 мая утромъ, выровнявъ тали и гини отъ стрѣлъ, начали ходить на шпильяхъ, но не смотря на то, что гини отъ переднихъ стрѣлъ, взятые на дальніе ряжи, вытянулись въ струну, и у правой стрѣлы свернуло топъ, — якоря, къ цѣпямъ которыхъ шли гини заднихъ стрѣлъ, ползли, и клиперъ не подавался ни на дюймъ. Тогда, по прекращеніи тяги, не смотря на неспокойное состояніе моря, былъ положенъ еще якорь съ «Калевалы», гуськомъ къ якорю «Японецъ»; сломанная утромъ стрѣла замѣнена новою; клиперъ окопанъ во время малой воды, и пароходъ «Америка» принялъ съ клипера буксиры изъ двухъ 8 д. кабельтововъ. Къ сожалѣнію, когда вечеромъ снова начали пробовать тянуться, боковая зыбь и вѣтеръ препятствовали «Америкѣ» удерживаться въ створѣ мачтъ клипера; это много уменьшало полезное дѣйствіе парохода, сила котораго была такова, что онъ оборвалъ буксиръ, впрочемъ безъ хорошаго результата, такъ какъ и въ этотъ разъ, не смотря на дружное дѣйствіе шпилей, клиперъ не двинулся съ мѣста. Но какъ возвышеніе воды въ этотъ приливъ не достигло 6 футовъ противъ середины клипера, то нельзя еще было терять надежды стащить его приготовленными средствами въ самый день полнолунія, тѣмъ болѣе, что утромъ вода уже превышала 6 футовъ. Въ ночь съ 29 на 30 мая продолжали откапываніе клипера, причемъ полезное дѣйствіе стрѣлъ обнаружилось тѣмъ, что клиперъ какъ бы отдѣлился отъ стѣны логовища, образовавшагося вокругъ отъ наноснаго песка. Съ утра 30-го, понижавшійся барометръ, тяжелыя тучи, зыбь и вѣтеръ отъ SO, подавали надежду на большую прибыль воды, и надежда эта скоро осуществилась. Въ 7 часовъ вода перешла шести-футовую марку, а въ 8-мъ было 7 футовъ. Покачавъ немного клиперъ одновременнымъ дѣйствіемъ шпилей, легко тронули его съ мѣста. По устройству своему потаповскіе костыли, по переходѣ стрѣлъ за отвѣсную линію, сдѣлались бесполезными; но клиперъ, не имѣя уже прежняго тренія, продолжалъ уступать дѣйствію гиней съ клиперскаго шпилья и двухъ стѣжекъ, взятыхъ съ поса клипера на задніе изъ ряжевыхъ шпилей. Свѣжесть вѣтра и волненіе не позволяли, ни пароходу «Америка», ни другимъ изъ находившихся на рейдѣ судовъ, принять въ этотъ разъ другаго участіе, кромѣ отдѣленія людей на шпиль.

Стянувшись такимъ образомъ съ берега, клиперъ остался стоять

на кабельтовѣ отъ одного изъ якорей, и на такомъ мѣстѣ, что въ малую воду еще стоялъ на мели. Онъ не сразу былъ отбуксированъ на глубину, во первыхъ потому, что этому помѣшали якоря, перепутавшись съ цѣпями отъ другихъ якорей, и во вторыхъ потому, что хотѣли забрать главныя вещи, безъ которыхъ нельзя бы было идти на рейдъ; кромѣ того, нужно было поднять якорь, чтобы послѣ непришлось поднимать его барказомъ. Ночь прошла спокойно; клиперъ, стоя въ положеніи параллельномъ берегу, не испыталь ни одного удара, могущаго усилить его течъ, которая оказалась около $1\frac{1}{2}$ дюйма въ часъ.

31 мая клиперъ не былъ отведенъ на рейдъ въ утреннюю полную воду вслѣдствіе слишкомъ свѣжаго S, и только въ $\frac{1}{2}$ 1 часа съ 31 мая на 1 іюня вышелъ на рейдъ на буксирѣ парохода «Америка».

Зная мѣсто, гдѣ былъ утерянъ винтъ, необходимо было его поднять; водолазы съ Гайдамака» и «Калевалы», спускаясь нѣсколько разъ, наконецъ пропустили тонкую цѣпь подъ винтъ. Предполагалось, прикрѣпивъ какимъ-нибудь способомъ цѣпь къ винту и потомъ взявъ ее обыкновеннымъ образомъ чрезъ клюзъ на шпиль, поднять винтъ на крамболъ. Этимъ способомъ винтъ и былъ поднять корветомъ «Калевала», который, подтянувшись въ полную воду къ мѣсту, гдѣ лежалъ винтъ, съ успѣхомъ исполнилъ эту работу. Но прежде чѣмъ она была выполнена, стоило большихъ трудовъ отдѣлать винтъ отъ другихъ обломковъ, такъ какъ извѣстно, что одинъ ударъ лишилъ клипера задняго ахтеръ-штевня, дейдвуда, части киля и винта, и все это вмѣстѣ поднято быть не могло, потому что составляло слишкомъ большую тяжесть, а тѣмъ болѣе замытое пескомъ въ продолженіе нѣсколькихъ мѣсяцевъ. Для этого, когда была пропущена цѣпь, ее прикрѣпили въ малую воду къ брусу, положенному концами на баржи, служащія для перевозки угля съ берега на суда и выстросенныя линѣйною командою мѣстечка Дуэ. Съ полною водою баржи поднимались и измѣняли положеніе утерянныхъ частей. Постоянные осмотры, дѣлаемые водолазами, и употребленіе этихъ баржъ, наконецъ, привели дѣло къ хорошему результату, и винтъ былъ поднять, какъ уже сказано, корветомъ «Калевала», но съ изломанною рамою.

Три дня были употреблены на принятіе съ берега вещей и 40 тоннъ угля, вмѣсто баласту. Во все время погрузки, свѣжіе вѣтры замедляли ходъ дѣла, и только 4 іюня клиперъ, на буксирѣ парохода «Америка» и подъ конвоємъ лодки «Морякъ», отведенъ былъ въ Де-Кастри. Переходъ сдѣланъ благополучно; вѣтеръ позволялъ клиперу нести триселя, которые были на всякій случай

привязаны; они прибавляли ходу до 2 узловъ, т. е. на одномъ буксирѣ у «Америки» клиперъ шелъ 4 узла, а при помощи триселей—6. Нагрузившись и снабдившись въ Де-Кастри, «Гайдамакъ» отправится для исправленій въ шанхайскіе доки, куда его будетъ буксировать клиперъ «Абрекъ», который, воротясь 14 іюня изъ своего плаванія по южнымъ портамъ съ генералъ-губернаторомъ Восточной Сибири, отправился въ Дуэ грузиться углемъ для предстоящаго плаванія.

Х А К О Д А Т Е .

Климатъ и почва Хакодате.—Внѣшняя торговля.—Удушливая атмосфера города.—
Наше житье-бытье.

¹⁶/₂₈ *апрѣля 1862 года.* Хакодате, по своему положенію въ сѣверной части Японіи, суровому климату, недостаточности обработанной земли и малочисленности народонаселенія, уступаетъ, въ отношеніи торговли и удобствъ жизни, всѣмъ прочимъ японскимъ гаванямъ, открытымъ для иностранцевъ. Земли, удобной для обработки, здѣсь очень мало, потому что островъ покрытъ высокими горами, которыя, большею частію, круто спускаясь къ морю, едва оставляютъ мѣсто для разведенія овощей; луговъ же здѣсь вовсе нѣтъ. Въ долинахъ, прорѣзанныхъ горными рѣками, сѣютъ, кромѣ овощей, рисъ, пшеницу, гречиху, просо и кукурузу, но въ такомъ незначительномъ количествѣ, что недостатокъ этихъ произведеній пополняется съ острова Нипона. Здѣшняя иностранная торговля ограничивается вывозомъ товаровъ, имѣющихъ сбытъ только въ Китаѣ, а именно: морской капусты (*), употребляемой въ пищу и составляющей одну изъ главныхъ предметовъ промышленности бѣдныхъ приморскихъ жителей. Прочіе предметы вывоза состоятъ изъ моллюсковъ, а именно: сушеныхъ каракатицъ—прико (японское названіе) и аваби (ракушка), которыя, какъ у японцевъ, такъ и у китайцевъ, составляютъ вкусныя блюда. Также вывозятъ отсюда въ Китай строевой лѣсъ.

Въ прошедшемъ году всего вывезеннаго въ Китай товару (*) было на сумму 99 185 долларовъ (1 дол.—134 к. с.) Изъ этой суммы морской капусты и вышеозначенныхъ моллюсковъ вывезено на 74 000 долл., лѣсу на 6000 долл. На остальную часть суммы вывезено табаку, сырцу, чаю и корня жинзэнга, привезенныхъ съ Нипона; также немного сѣры и оленьихъ роговъ (нашъ островъ изобилуетъ оленями особенной японской породы, называемой «ска»). Съ по-

(*) Японское названіе ея *комбу*.

(*) По справкѣ въ здѣшней таможнѣ.

ября до конца марта прекращается плаваніе японскихъ джонокъ между Нипономъ и Эзо (Матсмай) по свѣжести вѣтровъ и зимнему времени года; рейдъ хакодатскій, впрочемъ, никогда не замерзаетъ. Вообще привозъ сюда шелковыхъ тканей и прочихъ произведеній японскихъ ремеслъ и искусствъ очень скуденъ, такъ какъ отправленіе ихъ въ южныя японскія гавани ближе и удобнѣе. Привезенные сюда иностранные товары для сбыта японцамъ на сумму 17 302 долл., ограничены бумажными матеріями, ситцемъ, бархатомъ, сукномъ и стеклянными издѣліями. Очевидно, сумма привоза очень незначительна: народъ, обусловленный въ образѣ жизни, въ одеждѣ, извѣстными законами, не чувствуетъ потребности въ иностранныхъ издѣліяхъ. Главная же причина незначительности сбыта этихъ товаровъ состоитъ въ цѣнѣ, слишкомъ высокой по понятіямъ японцевъ. Кроме того, не всякій купецъ японскій имѣетъ право торговать иностраннымъ товаромъ: въ настоящее время въ Хакодате существуютъ только три лавки съ незначительнымъ числомъ европейскихъ издѣлій. Японское правительство принимаетъ вообще мѣры противъ распространенія иностранной торговли, чтобы не привлечь сюда иностранцевъ. Между прочими мѣрами къ ограниченію торговли, оно строго запретило японскимъ купцамъ принимать задатки отъ иностранцевъ, что совершенно противорѣчитъ свободѣ торговли и обоюдному довѣрію между купцами, и несогласно съ трактатомъ, по которому допущена свободная торговля всякимъ товаромъ, кроме военныхъ снарядовъ, безъ всякаго вмѣшательства со стороны японскаго правительства.

Судовъ прибыло въ прошедшемъ году въ здѣшній портъ: 14 русскихъ военныхъ, 1 китобойное Финляндской компаніи; 2 англійскихъ военныхъ и 9 купеческихъ, 8 американскихъ купеческихъ, отправлявшихся въ Николаевскъ, 11 американскихъ китобойныхъ, 3 ольденбургскихъ китобойныхъ и 1 китобойное подъ флагомъ Сандвичевыхъ острововъ. Суда, заходящія по пути въ Хакодате, снабжаются здѣсь водой и свѣжей провизіей. Число китобоевъ, заходившихъ въ прошедшемъ году въ Хакодате по пути въ Охотское море, малочисленнѣе въ сравненіи съ прошлыми годами; причина та, что киты, на которыхъ охотились иные годы до 500 судовъ, стали рѣже и пугливѣе.

Въ прошедшемъ году заходило сюда изъ Де-Кастри на пути въ С.-Франциско судно съ верблюдами, которые составляютъ уже два года новую отрасль торговли для амурскихъ купцовъ. Эти верблюды, закупленные въ Кяхтѣ, сплавляются послѣ по Амуру до Кизи, откуда сухимъ путемъ отправляются въ Де-Кастри. Въ Санъ-Фран-

циско платятъ за каждаго верблюда отъ 500 до 600 долларовъ (800 р. с.).

Халодатскій климатъ суровый и сырой; свѣжіе и холодные NW и WNW вѣтры, при часто выпадающемъ снѣгѣ, дѣлають зиму очень чувствительной, хотя средняя температура воздуха зимы не превышаетъ $-1,3^{\circ}\text{R}$. Со второй половины апрѣля до середины сентября (*) воздухъ весьма сырой: съ Тихаго океана дуютъ постоянно SO и OSO вѣтры и приносятъ къ намъ туманы и дожди. Зима начинается обыкновенно въ срединѣ декабря, и въ скоромъ времени устанавливается санная дорога, продолжающаяся до конца февраля. Въ продолженіе зимы выпадаетъ снѣгу въ $2\frac{1}{2}$ раза больше, нежели въ Петербургѣ; но частыя оттепели препятствуютъ ему слишкомъ накопляться. Въ прошедшемъ году, однакожь, до того замело снѣгомъ недалеко отъ города одиноко стоящій домъ, что жители его принуждены были проложить себѣ выходъ черезъ крышу дома; и хотя мы находимся въ одной широтѣ съ Римомъ и Мадритомъ, но грозное сосѣдство Тихаго океана, Охотскаго моря и Берингова пролива оставляютъ намъ только возможность мечтать объ Италіи съ ея лазурнымъ небомъ. Самый холодный мѣсяць у насъ январь: его средняя температура воздуха въ прошедшемъ году была $-3,9^{\circ}\text{R}$, наименьшая была въ продолженіе 4 лѣтъ $-11,5^{\circ}\text{R}$.

Весна наступаетъ поздно: въ концѣ марта еще виденъ снѣгъ; въ срединѣ марта нынѣшняго года выпало снѣгу, въ продолженіе 2 сутокъ, на 2 фута. Въ прошедшемъ году 30 апрѣля шелъ снѣгъ, непереставая, 3 часа, и исчезъ только 1 мая. Средняя температура весеннихъ мѣсяцевъ $+5,5^{\circ}\text{R}$; наименьшая температура въ маѣ бываетъ иногда $+0,8^{\circ}\text{R}$; наибольшая $+14,8^{\circ}\text{R}$. Здѣшнее лѣто самое сырое время года: частые туманы и дожди; въ домѣ все плеснѣетъ; мясо и прочее съѣстное портится въ одни сутки. Средняя относительная сырость воздуха доходить въ іюлѣ до $0,85^{\circ}$. Средняя температура лѣта $+15,25^{\circ}$; самый жаркій мѣсяць у насъ всегда бываетъ августъ; средняя температура его въ прошедшемъ году была $+19,24^{\circ}$, наибольшая $+24,6^{\circ}$. Осень продолжается долго; средняя ея температура $+10,23^{\circ}$; въ сентябрѣ сред. темп. $+14,93^{\circ}$; въ октябрѣ $-9,37^{\circ}$ и наибольшая $+17,2^{\circ}$, наименьшая $+2^{\circ}$. Въ ноябрѣ сред. $+6,39^{\circ}$, наибольшая $+12,5^{\circ}$, наименьшая $-1,5^{\circ}$. Количество выпадавшаго дождя и снѣга въ прошедшемъ году было 46,418'', изъ котораго пришлось на зиму 12,149'', на весну 8,272'', на лѣто 13,675'', на осень 12,322''. Иногда выпадаетъ въ одни сутки дождя 4''. Дождливыхъ и снѣжныхъ дней въ году 170, туманныхъ 60. Штормы здѣсь

(*) По новому стилю.

очень часты и свирѣпствуютъ во всякое время года, всего же чаще осенью и въ началѣ зимы; они начинаются всегда съ SO и прекращаются WNW вѣтрами. Гроза бываетъ рѣдко, а именно лѣтомъ и осенью, и удары грома весьма слабы. Землетрясенія случаются въ году до 12 разъ и ограничиваются однимъ или двумя и по большей части легкими ударами. На нашемъ островѣ 4 дѣйствующихъ волкана: два изъ нихъ отдалены отъ Хакодате на 40 верстъ и одинъ изъ нихъ на N, именно «Кумагатаке» высотой 3200', видѣнъ изъ города.

Сколько ни пишутъ о чистотѣ въ японскихъ городахъ, Хакодате принадлежитъ, безъ сомнѣнія, къ одному изъ грязныхъ городовъ, и надобно полагать, судя по достовѣрнымъ рассказамъ, что и прочіе города Японіи не могутъ похвалиться большой опрятностію. 4 мѣсяца въ году, 2 осенью и 2 весной, улицы образуютъ океанъ грязи, непроходимой въ европейскихъ колошахъ. Японцы же не увязаютъ въ ней, благодаря особеннаго рода деревяннымъ скамеечкамъ, которыя привязываются къ подошвамъ ногъ. Улицы не мощены, почва глинистая и, въ грязное время года японцы еще имѣютъ обыкновеніе набрасывать на дорогу, вмѣсто песку или каменьева, глину, и этимъ, разумѣется, далеко ее не улучшаютъ. Лѣтомъ, особенно по вечерамъ, въ городѣ распространяется невыносимый запахъ отъ канавъ, которыя проведены вокругъ каждого дома. Въ нихъ бросаютъ возможныя нечистоты, и онѣ всегда полны гніющихъ веществъ, не смотря на отводныя канавы въ море (городъ тянется вплоть около моря); которыя, однакожъ, безпрестанно засариваются. Японцы соблюдаютъ большую опрятность внутри своихъ домовъ, но грязь и нечистота вокругъ жилища мало ихъ беспокоитъ. Въ прошедшее лѣто мы почти подвергались опасности задохнуться, проходя по городу: на островѣ свирѣпствовала сильная собачья язва, и на каждомъ шагѣ приходилось наталкиваться на околѣвшихъ собакъ. Случалось встрѣчать одинъ и тотъ же собачій трупъ, преспокойно валявшійся, въ продолженіе двухъ недѣль, на одномъ и томъ же мѣстѣ. Здѣшній губернаторъ, котораго вниманіе мы желали обратить на нечистоту города и на вредныя, вслѣдствіе этого, испаренія, не принялъ, однакожъ, противъ этого никакихъ мѣръ, и неудивительно, потому что онъ блаженствуетъ у себя въ домѣ, не смотря даже на то, что главное вывозное мѣсто городскихъ нечистотъ примыкаетъ къ заднему фасу его дома. Чтобы дополнить наше незавидное здѣсь положеніе, расскажу еще слѣдующее: въ апрѣлѣ и маѣ производится здѣсь избыточная ловля сельдей, изъ которыхъ вываривается масло, употребляемое въ лампахъ; кости же и вообще остатки этой рыбы, послѣ выварки, выставляются для

сухп или, лучше сказать, гніенія на воздухъ во всѣхъ улицахъ. Гниллой запахъ заражаетъ воздухъ въ городѣ и внѣ его. Эти сущенныя или сгнившія селѣди отсылаются потомъ въ южную Японію, для удобренія хлопчатника. Русскіе консульскіе дома, выстроенные на высотѣ 150 фут. надъ нижней частью города, не избавлены, однакожъ, отъ его удушливой атмосферы. Благодаря несмѣтному количеству воронъ, этой единственной японской медицинской полиціи, и преимущественно постояннымъ вѣтрамъ, препятствующимъ застою воздуха, городъ не подверженъ заразительнымъ эпидемическимъ болѣзнямъ. Въ прежніе годы японскія собаки составляли одну изъ многихъ мукъ хакодатской жизни, какъ-бы сочувствуя здѣшнему, враждебному намъ, правительству: лай или, лучше, вой ихъ преслѣдовалъ съ неистовствомъ каждый шагъ иностранца; въ прошедшемъ году моръ искоренилъ около 95⁰/₀ собакъ, и новое поколѣніе ихъ теперь меньше насъ чуждается.

Простой народъ, вслѣдствіе существенныхъ выгодъ, приобретаемыхъ отъ сношеній съ иностранцами и привѣтливаго съ нимъ обхожденія, не питаетъ къ намъ глупаго предубѣжденія японскаго чиновищества; напротивъ всегда встрѣчаетъ насъ съ добродушными и улыбающимися лицами, а въ поѣздкахъ за городъ въ японскихъ гостиницахъ насъ всегда ожидаетъ самый радушный пріемъ. Но служащее сословіе, подъ вліяніемъ японской политики, не оказываетъ намъ много сочувствія и косо смотрятъ на насъ, какъ на непрошенныхъ гостей, оскверняющихъ своимъ присутствіемъ святую почву Японіи. Всѣ убійства и нападенія на иностранцевъ происходили отъ этого сословія, потому что японское правительство на словахъ только ласково, на дѣлѣ же оказываетъ намъ свою ненависть. Оно только стремится отнять у насъ возможность знакомиться съ Японіей и отдалить отъ сношеній въ японцами, боясь распространенія между жителями идей, несогласныхъ съ его политикой. По трактату допускается намъ ѣздить на 40 верстъ по прямой линіи отъ города; однакожъ, съ неудовольствіемъ смотря на наши поѣздки по острову, здѣшній губернаторъ вздумалъ въ прошедшемъ году сократить эти сорокъ верстъ на 15, посредствомъ измѣренія дороги со всѣми неправильностями и зигзагами на ней. Эта японская уловка однакожъ, ему не удалась. Англіійскій уполномоченный въ Іеддо, снисходя желанію японцевъ, запретилъ въ нынѣшнемъ году, безъ всякихъ уважительныхъ причинъ и вопреки трактату, англичанамъ ночевать за городомъ, подъ опасеніемъ штрафа въ 200 долл., и, кромѣ того ѣздить въ японскихъ городахъ и деревняхъ иначе какъ шагомъ, хотя сами японцы имѣютъ обыкновеніе всюду скакать безъ различія. Подобныя уступки японцамъ клонятся лишь къ тому, что-

бы уподобить наше пребываніе здѣсь жалкой жизни прежнихъ голландцевъ въ Дезамѣ. При наступленіи санной дороги здѣшній губернаторъ просилъ официально всѣхъ консуловъ запретить иностранцамъ (японцы не ѣздятъ въ саняхъ) санную ѣзду, подѣ тѣмъ предлогомъ, что въ предъидущую зиму сани переѣхали одно японское дитя (которому, однакожъ, непричинено было особаго вреда). Къ этому случаю губернаторъ радъ былъ придаться, чтобы запретить совершенно намъ катанье. Такъ какъ эта причина была очевидно приведена только изъ желанія стѣснить насъ въ нашей обычной жизни, то мы продолжали кататься по прежнему на саняхъ. Большихъ усилий стоило нашему консулу приобрести мѣсто подѣ госпиталь: вначалѣ согласились отвести землю только съ условіемъ, что консулъ письменно обязуется впредь не требовать никакого мѣста для русскихъ. Однимъ словомъ, во всемъ видна какая-то злобная ненависть и желаніе докучать намъ, чтобы подобными стѣсненіями, можетъ быть, окончательно избавиться отъ насъ.

Сношенія наши съ японцами только официальные и дѣловыя; знакомство съ нами имъ запрещено. Изъявивши желаніе посѣтить какого нибудь японца, въ отвѣтъ слышимъ извиненіе въ родѣ того, что ему совѣстно принять, потому что онъ живетъ слишкомъ просто и тѣсно, или что ему необходимо для этого получить предварительно дозволеніе отъ губернатора. Японскія дамы подвержены тѣмъ же стѣсненіямъ и не имѣютъ права, безъ разрѣшенія губернатора, навѣщать иностранныхъ дамъ или принимать ихъ у себя. Впрочемъ, мы лично мало теряемъ, не имѣя общественныхъ сношеній съ японцами, потому что это народъ безнравственный и лживый; сословіе чиновниковъ большею частію совершенно невѣжественно; оно несвѣдуще даже ни въ своихъ законахъ, ни въ учрежденіяхъ. Правительство японское само содержитъ все въ тайнѣ отъ народа, и если чиновникъ, спрошенный о чемъ нибудь иностранцемъ, и знаетъ истину, то, вѣрный японскимъ правиламъ, весьма рѣдко скажетъ правду.

Хакodate въ отношеніи сообщенія хуже послѣдняго городишка въ восточной Сибири; всякое сношеніе съ Николаевскомъ прекращается каждый годъ на 9 мѣсяцевъ, а съ Шанхаемъ сообщеніе совершенно случайно, потому что съ начала декабря прошедшаго года до настоящаго времени прибыло оттуда на дняхъ первое судно. Отъ времени до времени приходитъ японская почта берегомъ изъ Канагавы; письма, которыя отправляются изъ Шанхая въ Канагаву, доставляются иногда сюда означенной почтой черезъ 3 мѣсяца и больше, по отправленіи изъ Шанхая.

Общество иностранцевъ здѣсь незначительно, всего 3 семейства.

Кромѣ 3 консуловъ и 2 служащихъ (въ настоящее время) при русскомъ консульствѣ, находятся еще здѣсь 2 американца, 2 англичанина и одинъ французъ. Въ продолженіе 4 лѣтъ прибыло сюда всего 4 новыхъ жителя изъ иностранцевъ, и, кажется, энтузіазмъ, который возбуждала Японія за 4 года, значительно охладѣлъ. При такомъ малочисленномъ обществѣ и разнообразіи элементовъ, составляющихъ его, общественной жизни здѣсь не существуетъ, и счастливы только тотъ, которому серьезныя занятія помогаютъ забывать непріятную обстановку, его окружающую; но счастливѣе еще тотъ, которому удалось по-добру по-здорову покинуть Японію.

М. Альбрехтъ.

НЕСПРАВЕДЛИВЫЙ УКОРЪ.

Съ нѣкотораго времени въ Мор. Сборн. и въ Кроншт. Вѣстникѣ появился таинственный авторъ, П. Б. изъ Николаева, литературная дѣятельность котораго заключается въ постоянной распекаціи другихъ дѣятелей на учебномъ и литературномъ морскомъ поприщѣ. Бездоказательно *отдѣлавъ* рецензентовъ сочиненій г.г. Дюбуа и Кузнецова (по гидрографіи) и самихъ авторовъ этихъ книгъ, да по сполучности разбравивъ и другихъ нашихъ педагоговъ-математиковъ, г. П. Б. не откликнулся, однакоже, на нашъ вызовъ—подробнѣе разобратъ недостатки учебныхъ руководствъ, и вмѣсто того поднялъ цѣлую бурю въ стаканѣ воды изъ-за того, что мы не считали себя въ правѣ вести съ нимъ въ М. Сб. безконечную полемику, сущность которой одни слова—безъ всякаго содержанія. Воспользовавшись появленіемъ Кр. Вѣстника, г. П. Б. перенесъ нынѣ туда свою бранную и вмѣстѣ съ тѣмъ (странное сочетаніе!) маниловскую дѣятельность и, при всякомъ удобномъ и неудобномъ случаѣ, отдѣливаетъ тамъ Мор.Сб. перетолковываетъ слова его сотрудниковъ въ томъ смыслѣ, какой пригоденъ г-ну П. Б.

Такъ въ одной изъ своихъ статей онъ упрекаетъ г. Заруднаго въ дурномъ управленіи дѣлами николаевской бібліотеки и дѣлаетъ совершенно неумѣстныя сближенія личности г. Заруднаго со словами, сказанными въ М. Сб. о городѣ Умновѣ и хорошихъ людяхъ. Мы оставили эту выходку г. П. Б. безъ возраженія, полагая, что ни г. Зарудный, ни кто другой просто не повѣрятъ г-ну П. Б., что слова наши имѣютъ тотъ смыслъ, который придаетъ имъ г. П. Б. Читателямъ Мор.Сб. настолько же извѣстны ученыя и литературныя труды

г. Заруднаго, насколько неизвѣстны таковыя же г. П. Б. А г. Зарудный очень хорошо знаетъ, что мы не можемъ отнестись къ нему иначе, какъ съ полнымъ уваженіемъ. Неограничиваясь этимъ, г. П. Б. въ № 71 Кр. Вѣстника пишетъ слѣдующее:

«Несмотря на громадныя заслуги Грейга, не только *старые черноморцы*, но и *представитель нашего морскаго дѣла (?)*, Мор.Сбор., печатающій біографіи и *представляющій* портреты (*) даже *второстепенныхъ (?)* адмираловъ, въ продолженіе почти 20 лѣтъ своего существованія (*), не сказалъ о немъ ни слова, и только въ прошломъ году, въ Одесск. Вѣстникѣ, газетѣ вовсе не морской, мы прочитали нѣсколько задушевныхъ словъ изъ воспоминаній стараго моряка. Мы надѣялись, что морякъ этотъ не поскупится на дальнѣйшія свои воспоминанія и доставить намъ болѣе подробныя свѣдѣнія о своемъ адмиралѣ, но вышло напротивъ: въ той же газетѣ явился *какой-то* г. Н. И. авторъ статьи: «Кой-что о маякахъ», которому сильно не понравилось (?), что нашелся наконецъ человѣкъ, который сказалъ о Грейгѣ истину, и притомъ сказалъ такъ хорошо, и вотъ онъ поспѣшилъ заявить міру, что и Грейгъ имѣлъ свои недостатки! *Правда*, въ другомъ мѣстѣ онъ самъ называетъ его замѣчательнымъ человѣкомъ, но это уже *кажется* (sic) потому, что нельзя бѣлое называть окончательно чернымъ; нельзя сказать, что не солнце свѣтитъ, а луна» и т. д. «*По мнѣнію г. Н. И., исторія давно уже отвела завидное мѣсто Грейгу*, а на дѣлѣ оказалось, что она имъ вовсе не занималась, и что у насъ даже біографіи его нѣтъ» ☹. Всѣ эти фразы г. П. Б. заканчиваетъ совѣтами старому моряку «продолжать печатать свои воспоминанія, не смотря на полемику, рѣдко для кого пріятную» (исключая г. П. Б.).

Предоставляемъ читателямъ разобрать побужденіе, руководившее автора этихъ упрековъ черноморцамъ и Морскому Сборнику. Замѣтимъ только, что въ нихъ мало правды и что г. Сойнъ, не ожидая совѣтовъ г. П. Б., уже помѣстилъ въ М. Сб. продолженіе своихъ воспоминаній о Грейгѣ.

(*) Мы надѣмся, что по крайней мѣрѣ въ настоящее время М. Сб. подаритъ насъ портретомъ Грейга. Примѣч. г. П. Б.

Мор. Сб. давно уже не *представлялъ* портретовъ ни первостепенныхъ, ни второстепенныхъ адмираловъ, вслѣдствіе своей программы, ограничившей расходы на издержки по художественной части. Ред.

(*) Не почти 20, а просто 15.

☹ По всему видно, что г. П. Б. не историкъ и быть имъ не можетъ. Онъ не отличаетъ книгу историческаго содержанія (можетъ быть очень плохую) отъ исторіи—какъ науки!

Г. П. Б. говорить, что Мор.Сб. не сказалъ о Грейгѣ ни слова, но во 1-хъ, въ М. Сб. напечатаны двѣ статьи о Грейгѣ; во 2-хъ редакція гласно предлагала лицамъ, знакомымъ съ его дѣятельностью, воспользоваться матеріалами для его біографіи, хранящимися въ редакціи; въ 3-хъ, прежде появленія въ печати совѣтовъ г. П. Б. редакція предполагала помѣстить въ № 1 М. Сб. на будущій годъ рисунокъ памятника Грейгу.

Г. П. Б. даетъ намъ совѣты. Еслибъ онъ послушался нашихъ и попросилъ ихъ, то мы посовѣтовали бы ему, во 1-хъ, поменьше полемизировать и совѣтовать, или покрайней мѣрѣ умѣрить полемическій жаръ, особенно въ тѣхъ случаяхъ, гдѣ полемика, не принося никакой пользы дѣлу и наукѣ, можетъ набросить непріятную тѣнь на сослуживцевъ и товарищей г-на П. Б., а во 2-хъ припомнить, что Мор. Сб. въ теченіе своего, пожалуй почти 20 лѣтняго, существованія постоянно воздерживался отъ громкихъ похвальныхъ фразъ и спичей *своимъ же*, понеже знаетъ, что въ числѣ этихъ своихъ нѣтъ Фамусовыхъ, которымъ пріятны слова Молчаливыхъ.

Нельзя не замѣтить еще, что Кр. Вѣстникъ помѣстилъ статью г. П. Б. безъ всякой оговорки, тогда какъ ему, вѣроятно, бросились въ глаза нѣкоторыя, покрайней мѣрѣ, неточности ея. Или Кроншт. Вѣстникъ боится потерять въ г. П. Б. дѣятельнаго и плодовитаго сотрудника, если коснется его произведеній редакторскій карандашъ?

ЗАГРАНИЧНАЯ МОРСКАЯ ХРОНИКА.

Расточительность англійскаго адмиралтейства. — Изъ какихъ судовъ долженъ состоять хорошій флотъ. — Усовершенствованный *Monitor*. — Новое бронепосное судно г. Торнера съ однимъ неподвижнымъ куполомъ. — Таранъ сепаратистовъ американскихъ штатовъ, *Arkansas*. — Американскій флотъ. — Мнѣніе лейтенанта Мори объ американской войнѣ. — Безпорядки на англійскомъ фрегатѣ *Shannon*. — Бельгійское и русское желѣзо на всемірной выставкѣ.

Расточительность англійскаго адмиралтейства.

Дѣйствія англійскаго адмиралтейства по постройкѣ и перестройкѣ флотовъ составляютъ неистощимый источникъ для англійскихъ газетъ, особенно теперь, когда вопросъ о броненосныхъ судахъ сдѣлался вопросомъ національнымъ. Въ парламентскихъ засѣданіяхъ онъ обращалъ на себя гораздо больше вниманія, чѣмъ всякій другой, и служилъ поводомъ къ самымъ одушевленнымъ преніямъ въ обѣихъ палатахъ; даже и послѣ этихъ засѣданій онъ сохранилъ живой интересъ и, какъ надо полагать, будетъ безпрестанно затрогиваемъ, пока не состоится удовлетворительное его разрѣшеніе. Его огромную важность сознаетъ все государство; касаясь ли національной обороны или денегъ, расходуемыхъ на сооруженіе флота, онъ всегда будетъ предметомъ особеннаго вниманія. Такъ въ началѣ августа, г. Скоттъ-Россель публично заявилъ въ газетѣ *Times*, что адмиралтейство тратитъ огромные капиталы безъ всякой пользы для націи. Обязанность отвѣчать на такое заявленіе принялъ на себя г. Ридъ, который не только пользуется особеннымъ довѣріемъ адмиралтейства, но въ настоящее время занимается тѣми самыми постройками, которыя, по словамъ многихъ лицъ, знакомыхъ съ кораблестроеніемъ, были ведены какъ нельзя хуже. 13 августа напечатано въ *Times* письмо г. Росселя, въ которомъ онъ употребилъ всевозможные доводы, чтобы окончательно уничтожить своего противника. Содержаніе этого письма значительно ознакомляетъ читателя съ настоящимъ положеніемъ дѣла, о перестройкѣ англійскаго флота, и потому мы приводимъ изъ него болѣе замѣчательныя мѣ-

ста, гдѣ г. Скоттъ-Россель обвиняетъ англійское адмиралтейство въ расточительности.

«При сравненіи моихъ обвиненій съ оправданіемъ г. Рида, говорить г. Россель, вы (г. е. издатель газеты *Times*) и вся публика согласитесь со мной, что приведенные мною факты неопровержимы. Офіціальное положеніе г. Рида даетъ ему возможность сообщить самые вѣрныя свѣдѣнія.

«Мои обвиненія заключались въ томъ: 1) что герцогъ Сомерсетъ въ три года истратилъ 12 милліоновъ на постройку кораблей, недоставивъ націи желѣзнаго флота. На это г. Ридъ отвѣчаетъ:

«Я соглашаюсь съ г. Росселемъ въ томъ, что мы истратили деньги на постройку множества незащищенныхъ деревянныхъ кораблей. Но даже и на этотъ счетъ, многое можетъ быть приведено для смягченія суроваго приговора».

«2) Что герцогъ, при поступленіи на настоящее мѣсто, не послѣдовалъ той пинціпівъ, которая была уже принята, и не построилъ 20 *Warrior* овъ, которые онъ могъ бы легко построить на 12 мил., бесполезно истраченныхъ.

«На такое обвиненіе, въ письмѣ г. Рида я нигдѣ не нахожу отвѣта. Изъ этого должно заключить, что у насъ нѣтъ желѣзнаго флота, и что онъ существуетъ только на бумагѣ. Мы знаемъ, впрочемъ, что у насъ есть *Warrior*, и *Black-Prince* на столько же быстрия и хорошія суда, на сколько тихи на ходу и дурны вообще броненосныя суда *Deence* и *Resistance*. Кромѣ этихъ четырехъ судовъ, у насъ нѣтъ больше на водѣ ни одного броненоснаго военнаго корабля, а между тѣмъ на нихъ истрачено 12 мил. фунт. стерлинговъ.

«3) Что герцогъ не соблюдалъ ни малѣйшей экономіи изъ большой части тѣхъ 12 мил., которыхъ онъ не умѣлъ употребить съ пользою на постройку желѣзныхъ судовъ, и часть которыхъ, какъ допускаетъ самъ г. Ридъ, безъ всякой пользы истрачена на суда деревянные.

«Нѣтъ никакой возможности сказать, что какая либо часть этихъ денегъ оставлена въ экономіи на пользу страны или для будущаго употребленія.

«Вообще оказывается, что г. Риду не удастся оправдать дѣйствія герцога Сомерсета и его товарищей въ теченіе трехъ лѣтъ ихъ управленія. Онъ проситъ судить о дѣйствіяхъ адмиралтейства не потому, что было сдѣлано для флота, но по флоту, который они намѣрены воспронзвести; короче, г. Ридъ проситъ признать добрыя намѣренія въ будущемъ, взамѣнъ расточительности денегъ въ прошедшемъ.

«Съ удовольствіемъ принимаю это объясненіе и останусь вполне доволенъ, если все то, что адмиралтейство намѣрено сдѣлать въ будущемъ, загладитъ бесполезную трату денегъ въ прошедшемъ.

«Мы позволяемъ себѣ, однакожъ, предложить здѣсь три слѣдующіе вопроса: Каковъ будетъ будущій флотъ? Когда мы его получимъ?— Чего онъ будетъ стоить? Будетъ ли онъ стоить денегъ, которыя на него употребятъ?

«1) Г. Ридъ увѣряетъ, что у насъ будетъ современемъ шесть *Warrior*’овъ. Отъ души радуюсь такому извѣстію; но мы слышали его уже отъ адмирала Эллиота во время парламентскихъ засѣданій 1861 года, когда герцогу Соммерсету доставленъ былъ кредитъ отъ государства, чтобы начать постройку желѣзнаго флота.

«2) Время, къ которому намъ предстоитъ получить этотъ флотъ, весьма неопредѣленно, хотя, по словамъ лорда Паджета, оно наступитъ весьма скоро. Г. Ридъ назначаетъ срокъ для этого нисколько не опредѣлительный, чѣмъ секретарь адмиралтейства. Съ своей стороны, я долженъ замѣтить, что изъ четырехъ судовъ, недостающихъ для составленія флота изъ шести броненосныхъ судовъ, ни одно не будетъ готово къ выходу въ море въ теченіе нынѣшняго года. Одно изъ нихъ, быть можетъ, отправится въ море въ концѣ будущаго года; весь же флотъ, изъ шести судовъ, не будетъ готовъ ранѣе 1864 года.

«3) Посмотримъ теперь чего будетъ стоить государству ожиданіе постройки шести *Warrior*’овъ, если герцогъ будетъ продолжать трату денегъ на постройку кораблей въ томъ же размѣрѣ. Къ тому времени онъ истратитъ еще 8 мил., что съ истраченными уже 12 мил. составитъ 20 мил.; но за то г. Ридъ увѣряетъ насъ, что мы получили «шесть броненосныхъ судовъ, небывалыхъ въ мірѣ по величинѣ, силѣ и быстротѣ».

«4) Желѣзный флотъ въ 1864 году долженъ состоять изъ шести *Warrior*’овъ. Дѣйствительная стоимость этого флота простирается до трехъ милліоновъ. Между тѣмъ герцогъ истратитъ на него 20 мил. Предоставляю публикѣ сдѣлать заключеніе о такой бесполезной тратѣ денегъ или, вѣрнѣе сказать, о такой расточительности. Мы считаемъ необходимымъ вникнуть въ этотъ предметъ какъ можно глубже.

«Предоставляя въ распоряженіе герцога въ 1864 году 3½ мил. съ тѣмъ, чтобы онъ доставилъ націи шесть быстрыхъ, хорошихъ кораблей, нельзя не обратить вниманія на объясненіе г. Рида относительно денегъ, которыя уже истрачены, или должны быть истрачены. Онъ сообщаетъ намъ, что мы должны имѣть флотъ двоякаго рода: тяжелый на ходу и легкій, покрытый броней, деревянный и

железный. Посмотримъ, что изъ этого выйдетъ: 1) тяжелый флотъ долженъ состоять изъ пяти деревянныхъ, перестроенныхъ кораблей, двухъ железныхъ, теперь уже плавающихъ на водѣ, и двухъ, приготавливаемыхъ къ спуску, — всего изъ четырехъ железныхъ и пяти деревянныхъ.

«2) Надо отдать герцогу полную справедливость, если всѣ, или почти всѣ, корабли тяжелаго флота будутъ готовы къ концу 1863 года. Я допускаю даже, что они будутъ дѣлать въ обыкновенное время 11, а въ случаѣ надобности 12 или 12½ узловъ, которые г. Ридъ непремѣнно хочетъ удержать за ними. Слѣдовательно, въ 1864 году мы можемъ разсчитывать на два флота: легкій—изъ шести кораблей, способныхъ ходить по 14—15 узловъ, и тяжелый,— изъ девяти кораблей, съ 11 до 12 узлами.

«3) Я желаю отдать герцогу также полную справедливость относительно стоимости этихъ кораблей. Я позволяю употребить на нихъ три милліона и полагаю, что герцогъ найдетъ подобное ассигнованіе слишкомъ щедрымъ.

«4) Теперь мы видимъ, что флотъ изъ шести броненосныхъ судовъ, подобныхъ *Warrior*'у, съ безпримѣрной быстротой и силой, долженъ стоить намъ три милліона, и что разнородныя девять железныхъ и деревянныхъ судовъ должны стоить тоже самое. Поэтому я предлагаю слѣдующій вопросъ. Дано три милліона денегъ; будетъ ли государство чувствовать себя безопаснѣе при шести *Warrior*'ахъ, имѣющихъ отъ 14 до 15 узловъ ходу, на постройку которыхъ употребятся эти милліоны, или при девяти тяжелыхъ бочкахъ, на которыя герцогъ намѣренъ истратить выданныя деньги? Если бы мы преслѣдовали непріятельскій флотъ и, съ помощью нашего быстрого флота, овладѣли имъ, когда и гдѣ намъ вздумается, какую подмогу оказали бы намъ девять тяжелыхъ кораблей, которые подошли бы въ то время, когда дѣло было бы уже кончено, или если бы преслѣдованіе оказалось неудачнымъ, потому что не было съ нами этихъ кораблей? Вотъ какую пользу можетъ принести тяжелый флотъ герцога.

«Отчетъ государству въ деньгахъ, употребленныхъ на постройку флота, будетъ въ 1864 году слѣдующій:

Въ теченіе пяти лѣтъ выдано герцогу.	20 000 000	ф. с.
Изъ нихъ употреблено:		
На постройку шести быстрыхъ <i>Warrior</i> 'овъ.	3 000 000	ф. с.
На постройку девяти тяжелыхъ судовъ различнаго ранга.	3 000 000	» »
	6 000 000	» »
Истрачено понапрасну.	14 000 000	» »

«Двадцати миллионъ достаточно для того, чтобы доставить государству флотъ изъ 40 *Warrior*’овъ, построенныхъ по самому усовершенствованному образцу, самыхъ большихъ размѣровъ, самыхъ быстрыхъ на ходу и самыхъ сильныхъ въ бою съ непріателемъ. Герцогъ въ настоящее время быстро истрачиваетъ эту сумму денегъ, но не сооружаетъ флота».

По поводу этого письма *Times*, между прочимъ, замѣчаетъ, что если *Warrior* и дѣйствительно былъ бы лучшимъ образцомъ, линійнаго корабля, то не слѣдуетъ забывать, что въ составъ флота должны входить и другія суда, кромѣ линійныхъ кораблей. Если бы герцогъ Соммерсетъ дѣйствительно построилъ двадцать *Warrior*’овъ за 12 000 000 ф. ст. и ни одного корабля другаго ранга, его точно также стали бы обвинять и тогда, какъ обвиняютъ теперь. Эти громадныя броненосныя суда далеко не могутъ принести такой пользы, какъ мелкія суда и канонерскія лодки. Нельзя сказать еще и того, что даже «бочки», осуждаемыя г. Росселемъ, не будутъ весьма полезными военными судами. Г. Скоттъ-Россель обвиняетъ адмиралтейство въ томъ, что оно не строитъ броненосныхъ судовъ по образцу *Warrior*’а, который, по его мнѣнію, представляетъ собою образецъ совершенства. А между тѣмъ, *Warrior* для многихъ оказывается неудовлетворительнымъ; эта-то неудовлетворительность и принудила адмиралтейство изыскивать другіе образцы для броненосныхъ судовъ. Новѣйшая теорія постройки судовъ показываетъ, что чѣмъ дешевле и легче будетъ судно, способное нести одно или два орудія подъ куполомъ, тѣмъ оно соотвѣстнѣе будетъ военнымъ цѣлямъ.

Въ этомъ случаѣ дѣйствія американцевъ не лишены своего значенія. Хотя американскія суда ни подъ какимъ видомъ не могутъ служить образцомъ, потому что всѣ они построены для внутренней войны, всѣ дѣйствія ихъ должны ограничиваться рѣками или прибрежными морскими мѣстами, но все же нельзя не отдать имъ справедливости, если принять во вниманіе то обстоятельство, что они немедленно подвергались самому тяжелому испытанію въ дѣйствительномъ сраженіи. Со времени открытія непріязненныхъ дѣйствій, американцы построили 23 броненосныя судна и почти вдвое больше деревянныхъ, а между тѣмъ, не спустили ни одного такого, какимъ бы удовольствовался г. Скоттъ-Россель. Положительно можно сказать, что слабѣйшее броненосное судно англійскаго флота оказалось бы безпредѣльно сильнѣйшимъ во флотѣ Сѣверныхъ штатовъ; доказательствомъ тому служить послѣднее событіе на Миссисипи, гдѣ одно хорошо, покрытое броней судно рѣшительно обратило въ бѣгъ

ство цѣлую эскадру *броненосныхъ судовъ* (*). Поговариваютъ, что въ скоромъ времени изъ Ричмонда выйдетъ другой броненосецъ, который, хотя и будетъ меньше *Merrimac*'а, собственно для того, чтобы меньше сидѣть въ водѣ, но отъ него надѣются, что онъ очиститъ всю рѣку Джемсъ отъ канонирскихъ лодокъ, принадлежащихъ Сѣвернымъ штатамъ. Сѣверные штаты вооружили всѣ суда, какія только могли держаться на водѣ, и вполне сознавая пользу брони, наложили на нихъ нѣсколько плитъ, тамъ, гдѣ это оказывалось необходимымъ. Силу подобнаго флота никакимъ образомъ нельзя сравнивать съ силою европейскихъ флотовъ; несмотря на то, онъ въ высшей степени оказывался полезнымъ для имѣвшихся въ виду цѣлей. Замѣчательно, что самый ранній и старшій изъ всѣхъ желѣзныхъ тарановъ, извѣстный подъ названіемъ батареи Стивенса, постройка которой началась въ Америкѣ двадцать лѣтъ тому назадъ, теперь окончательно исключенъ изъ списковъ союзнаго флота, какъ негодный для дѣйствительной службы.

Г. Россель, подтверждаетъ свои доводы подвигами *Arkansas*'а и *Merrimac*'а, какъ показывающими, что можетъ совершить одно хорошее судно противъ цѣлаго роя дурныхъ, хотя и покрытыхъ броней; но что же въ такомъ случаѣ можетъ совершить броненосное судно, построенное въ Египтѣ по новѣйшему образцу? Что судамъ этого рода сообщена весьма достаточная сила—въ этомъ нѣтъ ни малѣйшаго сомнѣнія, но при различныхъ условіяхъ и требованіяхъ войны они не могутъ быть всѣ *Warrior*'ами.

Судно, построенное собственно для защиты гавани и береговъ, не можетъ быть отправлено въ море для встрѣчи съ непріателемъ; судно, предназначенное для крейсерства или для боя съ равносильнымъ ему непріателемъ, не можетъ служить надежнымъ оплотомъ для гавани, *Mechanic's Magazine* полагаетъ, что броненосный флотъ Англіи долженъ быть составленъ изъ четырехъ классовъ.

Изъ какихъ судовъ долженъ состоять хороший флотъ.

1) Изъ плавучихъ батарей, для защиты гаваней и береговъ. Онѣ должны имѣть одинъ и тотъ же характеръ, но двухъ родовъ, отличающихся одинъ отъ другаго количествомъ тоннъ и сплюю передвиженія. Ихъ слѣдуетъ защитить самой крѣпкой и тяжелой броней, какую только онѣ въ состояніи вынести, и вооружать самой тяжелой артиллеріей. Это должны быть плавучія крѣпости, столь неуязвимыя и столь сильныя въ своемъ вооруженіи, что никакое мореходное судно не могло бы бороться съ ними. Для защиты ка-

(*) Объ этомъ будетъ сказано ниже.

наловъ, ведущихъ къ верфи или военному порту, какъ напримѣръ къ Спитгеду, должны постоянно стоять на одномъ опредѣленномъ мѣстѣ самыя большія суда этого рода. Они замѣнили бы собою предположенныя къ постройкѣ береговыя укрѣпленія и были бы постояннымъ оплотомъ. Они не требуютъ большой скорости, такъ какъ обязанности ихъ будутъ состоять не въ преслѣдованіи непріятеля; но въ томъ, чтобы воспрепятствовать ему приблизиться или войти въ каналъ и, въ случаѣ внезапнаго входа, вступить съ нимъ въ жаркое сраженіе; въ этомъ отношеніи, подобныя батареи, съ круглыми, вращающимися башнями или куполами, доставляющими экипажу совершенную безопасность, одержать рѣшительный верхъ надъ всякимъ мореходнымъ судномъ въ родѣ *Warrior'a* или *la Gloire'a*. Для береговой защиты суда должны имѣть тотъ же характеръ, но меньше размѣры и большую двигательную силу, чтобы быстро подойти къ мѣсту, которому угрожаетъ опасность, и отразить нападеніе.

2) Изъ линійныхъ кораблей съ самой крѣпкой броней и тяжелой артиллеріей, съ умѣренной скоростью, необходимою для маневрированія и удержанія своего мѣста въ линіи. Эти суда слѣдуетъ не частію, но всѣмъ, съ кормы и до носу и особливо у ватерлиній, защищать броней. Въ видахъ сообщенія большей скорости не должно уменьшать ни тяжесть брони, ни тяжесть артиллеріи. Лучше пожертвовать двумя-тремя узлами ходу и, взамѣнъ того, увеличить какъ наступательную, такъ и оборонительную силу. Исторія большихъ морскихъ войнъ показываетъ, что скорость не составляла существеннаго качества линійныхъ кораблей, которые сражались въ бывшихъ горячихъ битвахъ. Могущественныя флоты враждующихъ морскихъ державъ, выступая въ море, имѣютъ цѣлью не избѣгать непріятеля, но отыскать его, вступить съ нимъ въ бой и выиграть сраженіе; и если для бѣгства, послѣ пораженія, потребуется большая скорость, то недостатокъ прочности, пожертвованной ради ея, будетъ служить причиною тому, что бѣгство окажется необходимымъ.

3) Изъ крейсеровъ всѣхъ наименованій, съ болѣе легкимъ вооруженіемъ; имъ должны быть сообщены: наибольшая скорость и сила, достаточная защита броней и всѣ средства для успѣшной борьбы съ непріятельскими крейсерами того же ранга.

4) Изъ канонерскихъ и мортирныхъ лодокъ, для службы на рѣкахъ и мелководныхъ мѣстахъ, какъ дома, такъ и заграничей.

«Мы не намѣрены, говоритъ *Mechanics Magazine*, входить въ подробности необходимыхъ условій постройки, а только просто обозначаемъ характеръ судовъ. При тщательномъ разсмотрѣніи каж-

даго отдѣла судовъ и при постройкѣ ихъ въ полномъ совершенствѣ, адмиралтейство доставить государству могущественный флотъ; но чтобы успѣшно выполнить эту программу, въ администраціи адмиралтейства нужно сдѣлать совершенное преобразование и приискать инженеровъ, способныхъ составить проекты лучше тѣхъ, по которымъ построены полу-защищенные, неуправимые *Warrior*'ы, бочки, въ родѣ *Defence*'ы, или съ деревяннымъ дномъ *Enterprise*'ы.

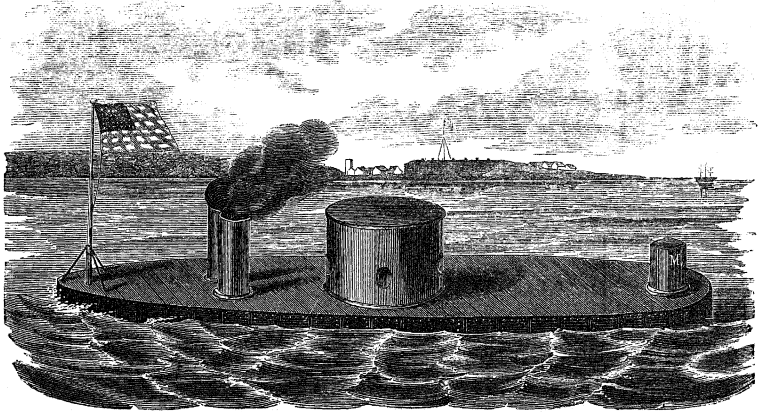
Усовершенствованный *Monitor*.

Изъ числа многочисленныхъ проектовъ броненосныхъ плавучихъ батарей въ особенности обращаетъ на себя вниманіе проектъ г. С. Л. Денни. Мы приводимъ здѣсь рисунки, изъ коихъ черт. 1 представляетъ общій наружный видъ батареи; черт. 2—вертикальный разрѣзъ башни, и черт. 3—горизонтальный ея разрѣзъ.

Батарея эта, хотя по наружному своему виду и имѣетъ большое сходство съ батареей Эриксоновскаго *Monitor*'а, но по внутреннему расположенію значительно отъ нея отличается. Она имѣетъ наружную и внутреннюю башню, какъ это видно на чертежѣ 2. Наружная башня устроена неподвижно на палубѣ или на какомъ либо другомъ основаніи и имѣетъ четыре отверстія для четырехъ пушечныхъ портовъ. Внутренняя башня А (черт. 2), имѣетъ стержень В, входящій въ гнездо С, съ желобами наверху для принятія ядеръ или валиковъ, на которые опирается середина башни и принимаетъ круговое движеніе. Подъ краями внутренней башни придѣланы колеса F, F, которыя катятся по рельсамъ E, E и держатъ на себѣ большую часть тяжести. Стержень В, имѣя своимъ продолженіемъ стержень G, соединяется съ механическимъ приводомъ, сообщающимъ всей башнѣ круговое движеніе.

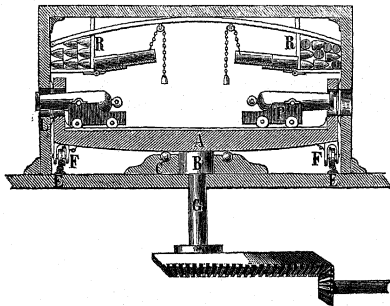
Внутренняя башня также неуязвима отъ непріятельскихъ ядеръ, какъ и внѣшняя; она имѣетъ четыре отверстія для пушечныхъ портовъ, величина которыхъ соотвѣтствуетъ величинѣ отверстій наружной башни. Вертикальная стѣна внутренней башни на столько возвышается надъ пушечными портами, на сколько необходимо это, чтобы сдѣлать ее вполне неуязвимою.

Передъ вступленіемъ въ бой пушки заряжаются и приводятся въ положеніе Р (черт. 2), такъ, чтобы отверстіе наружнаго порта соотвѣтствовало отверстію внѣшняго; орудіе выдвигается впередъ и дѣлаетъ выстрѣлъ. Отъ дѣйствія выстрѣла оно само собою отодвигается назадъ и въ то же время внутренняя башня, дѣлая движеніе, закрываетъ внѣшній портъ и не даетъ непріятельскимъ ядрамъ доступа во внутреннюю башню. Четыре орудія могутъ сдѣлать по



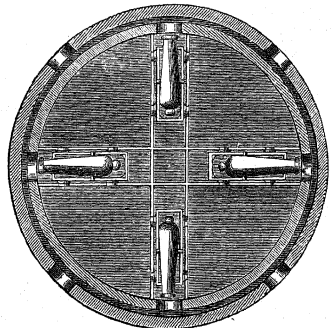
Черт. 1.

Новая плывучая батарея г. Денна, имѣющая башню съ двойными стѣнами.



Черт. 2.

Вертикальный разрѣзъ башни.



Черт. 3.

Горизонтальный разрѣзъ башни.



Черт. 4.

выстрѣлу въ весьма короткое время, и весьма скоро могутъ быть заряжены при закрытыхъ портахъ внѣшней башни и при совершенной безопасности для прислуги. Пушечные порта расположены такъ, что тѣ изъ нихъ, которые остаются внѣ непріятельскихъ выстрѣловъ, открываются для доступа свѣжаго воздуха и свѣта во время заряжанія орудій.

Надъ орудіями устроиваются желѣзные ящики, *R R*, въ которые кладется количество снарядовъ, необходимое на время сраженія; самые снаряды выкатываются изъ этихъ ящиковъ въ орудія по желобамъ, которые спускаются и поднимаются посредствомъ цѣпи и тяжести. Желоба дѣлаются такъ, чтобы можно было ихъ удлинить или укоротить, смотря по величинѣ отдачи орудія. При такомъ устройствѣ ящиковъ, устраняется трудъ подъема тяжелыхъ снарядовъ къ дулу орудія и чрезвычайно облегчается самый процессъ заряжанія. На внутреннихъ краяхъ наружной башни дѣлается выступъ *L*, съ тою цѣлю, чтобы осколки бомбъ не могли попадать въ промежутокъ между двумя башнями; величина выступа зависитъ отъ величины означеннаго промежутка.

Лоцманская или рулевая башенка *M* (черт. 1), а также дымовыя трубы имѣютъ овальную форму (черт. 4,) отдаленные края овала опираются на желѣзный кругъ и посредствомъ роульсовъ принимаютъ положеніе, при которомъ непріятельскія ядра будутъ только скользить по наружнымъ краямъ.

Изобрѣтатель говоритъ: «очевидно, что для сообщенія стѣнамъ башни наибольшаго сопротивленія снарядамъ, бросаемымъ изъ огромныхъ орудій, которыя выдѣлываются въ настоящее время, не говоря объ орудіяхъ, которыя могутъ быть выдѣланы въ будущемъ, башни должны имѣть болѣе діаметръ, чтобы внутри ихъ можно было поставить орудія самага большаго калибра, причемъ не трудно будетъ увеличить и толщину стѣнъ, чтобы сообщить имъ наибольшую силу сопротивленія самому разрушительному снаряду. Очевидно также, что подобная башня; при ея громадной тяжести брони и орудій, не можетъ быть устроена по системѣ батарей Эриксона, потому собственно, что трудно сообщить ей вращательное движеніе; но, сдѣлавъ наружную башню неподвижною, затрудненіе это устраняется; внутреннюю башню можно такъ устроить, что она съ своими орудіями, снарядами и пр. будетъ вращаться какъ нельзя легче, и при этомъ въ одинъ портъ можно стрѣлять изъ четырехъ орудій, одно за другимъ, быстро и безъ всякой опасности для прислуги».

А вотъ и еще проектъ броненоснаго судна.

Новое броненосное судно, съ однимъ неподвижнымъ куполомъ.

На дняхъ г. Торнеръ, кораблестроитель на вуличской верфи, представилъ модель проектированнаго имъ броненоснаго судна съ однимъ неподвижнымъ куполомъ. Модель была рассмотрѣна и одобрена компетентными по этой части людьми. Нѣкоторые изъ главныхъ ливерпульскихъ кораблестроителей открыли переговоры съ г. Торнеромъ о дозволеніи имъ принять его систему въ корабляхъ, которые они намѣрены строить для американцевъ. Одинъ куполь, который долженъ быть устроенъ на палубѣ новаго корабля г. Торнера, не потребуетъ ни поворотнаго станка, ни другаго механизма и будетъ содержать въ себѣ 26 орудій, способныхъ стрѣлять въ одинъ пунктъ или по тому же направленію; причемъ для прислуги остается весьма достаточное пространство для свободнаго дѣйствія орудіями. Судно будетъ имѣть 220 фут. длины, 50 фут. ширины и 10 фут. глубины. Желѣзныя плиты накладываются по способу г. Торнера, на который онъ получилъ привилегію; въ нихъ не будетъ ни лапъ, ни замковъ; въ случаѣ поврежденія одной изъ нихъ, ее легко можно вынуть и не менѣе легко замѣнить другою. Члены адмиралтейства, разсматривавшіе модель, предложили г. Торнеру представить имъ спецификаціи. Принцъ Адальбертъ, адмиралъ прусскаго флота, просилъ доставить ему чертежи, предполагая построить такія суда для Пруссіи. Судно, которое должно быть построено по чертежамъ г. Торнера, будетъ имѣть 8700 тоннъ водоизмѣщенія и самый сплывный таранъ, шипронъ котораго равняется 8 футамъ и выдается на 3 фута ниже ватерлиній. При всемъ этомъ приняты всѣ мѣры, чтобы руль, старпосѣ и винтъ находились совершенно подъ водою и, слѣдовательно, въ всякой опасности отъ непріятельскихъ ядеръ.

Таранъ сепаратистовъ американскихъ штатовъ, Arkansas.

Отъ проектовъ, осуществленіе которыхъ неизвѣстно когда еще исполнится, мы обращаемся къ дѣйствительности. Сепаратисты американскихъ штатовъ построили новый таранъ *Arkansas*, который при первомъ своемъ дебютѣ совершилъ замѣчательный подвигъ. Вотъ что пишетъ о немъ въ *Times* одинъ изъ очевидцевъ этого подвига. 15 іюля канонерскія лодки *Carondelet* и *Tyler* и таранъ *Queen of the West* снялись съ якоря и подъ парами прошли вверхъ по рѣкѣ Миссисипи небольшое разстояніе, повернули и направлись въ рѣку Язу. Въ теченіе нѣсколькихъ прелестествовавшихъ дней послышались слухи, что сепаратисты приготавливаютъ таранъ *Arkansas*; боль-

шинство не вѣрило этому и смѣялось какъ надъ молвой, неимѣвшей никакого основанія. Не смотря на то, командующіе эскадрой, стоявшей недалеко отъ Вискбурга, находили въ этой молвѣ нѣкоторое правдоподобіе и вслѣдствіе того отправили двѣ канонерскія лодки и таранъ разузнать истину. При входѣ въ рѣку таранъ *Queen of the West* занялъ мѣсто впереди; за нимъ слѣдовала *Carondelet*, между тѣмъ какъ *Tyler* находилась въ арріергардѣ.

Пройдя около пяти миль, канонерскія лодки, къ крайнему своему изумленію, увидѣли, что *Queen of the West* поворотилъ и подъ всѣми парами побѣжалъ внизъ по рѣкѣ. Поравнявшись съ *Carondelet*, онъ прокричалъ: «*Arkansas* идетъ», и вскорѣ послѣ того изъ за мыса показалось длинное, низкое, окрашенное какимъ-то грязноватымъ цвѣтомъ судно, съ короткой, широкой, черной дымовой трубой, выбрасывавшей большіе клубы чернаго дыму; оно направилось прямо на *Carondelet*. Рѣка въ этомъ мѣстѣ была такъ узка, что невозможно было сдѣлать поворотъ, еслибы этого и пожелалъ капитанъ лодки, г. Уокеръ; впрочемъ онъ принадлежалъ къ числу такихъ людей, которые не любятъ «отступать». Чтобы избѣжать гибельнаго дѣйствія продолжныхъ выстрѣловъ, *Carondelet* стала поперекъ рѣки и сдѣлала залпъ по быстро приближающемуся къ нему судну. Но можно представить себѣ изумленіе всей команды канонерской лодки, когда она увидѣла, что хорошо направленные ядра только ударили въ борта непріятеля и упали въ воду! «Еще залпъ!» раздалась команда, но и этотъ залпъ, сдѣланный на разстояніи не болѣе 50 ярдъ, произвелъ такое дѣйствіе, какъ будто въ непріятеля стрѣляли горохомъ. *Arkansas* съ ограннымъ трескомъ врѣзался въ это время въ правый бортъ *Carondelet*'а дѣлая выстрѣлъ за выстрѣломъ, которые изрѣшители деревянный наборъ канонерской лодки съ кормы и до носу. Онъ не показывалъ ни малѣйшаго намѣренія оставить свою жертву; напротивъ, продолжалъ осипать ее конпческими снарядами. Носовая и кормовая части праваго борта *Carondelet*'а въ свою очередь поддерживали непрерывный огонь, но ея большія ядра отскакивали отъ бортовъ непріятельскаго тарана, какъ резиновые мячики. Повидимому, на немъ не было ни одного уязвимаго мѣста; небольшія круглыя отверстія, пропускавшія только дула орудій, составляли порта для этихъ орудій. Командиръ *Carondelet*'а, видя, что его орудія не приносятъ ни малѣйшей пользы, вызвалъ абордажную партію и бросился съ ней на палубу, непріятеля, но не нашелъ на ней ни одного человека, ни малѣйшаго отверстія, допускавшаго входъ въ батарейную

палубу. Партія быстро перебѣжала назадъ. Корма *Carondelet*'а была вся разстрѣляна, въ офицерскихъ каютахъ не было живаго мѣста. Наконецъ, одно изъ непріятельскихъ ядеръ перебило паровую трубу и горячій паръ какъ кипятокъ распространился по всѣмъ частямъ лодки. Многіе изъ матросовъ бросились за бортъ. При такомъ положеніи дѣла командиръ лодки снова вывелъ абордажную партію на палубу непріятели и по прежнему безуспѣшно. Всѣ люки были наглухо закрыты; атакующіе не нашли ни малѣйшаго доступа въ палубу. Абордажная партія опять возвратилась назадъ и уже почти въ то время, когда лодка шла ко дну. *Arkansas*, видя, что онъ все покончилъ съ своей жертвой, оставилъ ее и направился къ канонерской лодкѣ *Tyler*, стоявшей на мѣстѣ во все время сраженія *Carondelet*'а. *Tyler*, сознавая неровномѣрность борьбы, слабость своихъ бортовъ и неуязвимость бортовъ непріятели, пустился бѣжать внизъ по рѣкѣ. Погоня продолжалась до устья рѣки, гдѣ находилась эскадра. Но здѣсь по какой-то странной роковой случайности, ни на одномъ суднѣ не было достаточно паровъ, чтобы выйти на помощь *Tyler*'у. Весь берегъ Луизіаны былъ заставленъ нашими транспортами, канонерскими лодками и пр., а противъ нихъ расположены были эскадры Фаррагута и Дэвиса, изъ коихъ едва ли было два судна, которыя могли бы дѣлать залпы мимо своихъ собственныхъ судовъ. Всѣ взоры устремлены были на положеніе канонерской лодки *Tyler*. Еще минута, и грозный *Arkansas*, не колеблясь, бѣжитъ прямо въ центръ нашей эскадры. Смѣло шелъ онъ мимо канонерскихъ лодокъ, не обращая ни малѣйшаго вниманія на ихъ огонь. 9-ти и 11-ти дюймовые снаряды не производили на него никакого дѣйствія, тогда какъ залпы съ его стороны были разрушительны. *Arkansas* находился уже подлѣ самаго выхода, гдѣ стояла послѣдняя канонерская лодка *Cincinnati* въ сторонѣ отъ всей нашей флотиліи. Полагали, что, можетъ быть, она остановитъ таранъ, но къ несчастію, на ней не было тоже достаточно паровъ, чтобы выбрать удобную позицію. Боясь быть потопленнымъ на глубокомъ мѣстѣ, *Cincinnati* высучилъ канатъ и теченіемъ его стало прижимать къ берегу. Выстрѣлы изъ наръзныхъ орудій Паррота повидимому сдѣлали нѣсколько пробойнъ въ *Arkansas*'ѣ, который съ своей стороны непрерывно стрѣлялъ по *Cincinnati* и быстро къ нему приближался. Но въ то время, когда всѣ ожидали столкновенія, *Arkansas* вдругъ поворотилъ, сдѣлавъ прощальный залпъ и пошелъ по другому направленію. Причиной такой внезапной перемены было то, что канонерская лодка *Cincinnati* завлекла его на мелководіе. Такая смѣлость и отвага произвели всеобщее удивленіе. Ничего подобнаго никогда не случалось и по всей вѣроятности ни-

когда не случится. Среди бѣлаго дня, подъ выстрѣлами изъ сотни орудій, таранъ тихо и спокойно прошелъ по рѣкѣ, выбирая себѣ жертвы и какъ будто насмѣхаясь надъ нашей эскадрой. Это не бывалый примѣръ хладнокровія и отчаянной храбрости. Имя командира *Arkansas'a*, Кэтсби Джонсъ, вполне заслуживаетъ находиться на ряду съ именами героевъ. Впрочемъ, успѣху этого дѣйствія много способствовали обстоятельства, при которыхъ *Arkansas* застигъ нашу эскадру, позиція которой и все вообще было не въ нашу пользу. На *Essex'*ѣ перемѣняли котель, на *Louisville'*ѣ происходили большія починки, какъ равно и на *Sumpter'*ѣ. Прочія лодки, хотя и были готовы, но не могли дѣйствовать своими орудіями, опасаясь нанести больше вреда своимъ судамъ, нежели непріятельскому тарану. На четырехъ лодкахъ, которыя *Arkansas* выбралъ себѣ въ жертву, оказалось 34 убитыхъ, 66 раненыхъ и 23 человекъ не оказалось на лицѣ.

Американскій флотъ.

Въ то самое время, когда американцы восхищались ни съ чѣмъ несравнимой силой своего новаго флота, и когда похвалы, расточаемыя ими этому флоту, нашли отголосокъ въ британскомъ парламентѣ,—описанный нами эпизодъ изъ исторіи американской войны, нисколько не уступаетъ исторіи *Merrimac'a*. Изъ приведеннаго описанія видно, какъ грубо была разрушена самоувѣренность федералистовъ и какое пренебреженіе было оказано всему ихъ броненосному флоту на рѣкѣ Миссиссиппи, со стороны новаго «чудовища», построеннаго на одной изъ верфей сепаратистовъ. Подробности этого описанія въ высшей степени замѣчательны, но чтобы составить болѣе точное понятіе объ описываемомъ происшествіи, мы скажемъ нѣсколько словъ объ эскадрахъ, которыя такъ безуспѣшно сразились съ однимъ судномъ.

Американское хвастовство ввело г. Кобдена въ заблужденіе, когда онъ, основываясь на нью-іоркской газетѣ, хотѣлъ доказать превосходство федеральнаго флота предъ британскимъ. Въ перестройкѣ своего флота, федералисты, конечно, сдѣлали много хорошаго, но «суда, покрытыя массивными желѣзными плитами, съ сильными, закованными въ броню, машинами, съ силою, достаточною для того, чтобы раздробить и пустить на дно, со всѣмъ экипажемъ, деревянные корабли, которыми, до этой поры, хвалилась Англія», въ сущности составляютъ весьма незначительную силу, если измѣрять ее мѣрой, установленной современными потребностями. Само собою разумѣется, броненосное судно, при обыкновенныхъ обстоятельствахъ, можетъ разрушить судно деревянное, но броненосныя суда вашинг-

тонскаго правительства не могутъ быть сравниваемы съ образцами, которые такъ медленно и нерѣшительно усваиваются. Изъ приведеннаго описанія видно, что одно только судно, далеко не равняющееся *Warrior*у, смѣло идетъ противъ цѣлой эскадры, прорывается чрезъ нее и преспокойно достигаетъ мѣста своего назначенія. Подвигъ этотъ нисколько не покажется неправдоподобнымъ, когда будетъ изяснено достоинство сражавшейся эскадры. Федералисты имѣютъ теперь на Миссиссиппи большую часть своего новаго желѣзнаго флота. Въ послѣднiе двѣнадцать мѣсяцевъ они увеличили свой флотъ двумя броненосными фрегатами, 23 броненосными канонерскими лодками и 9 таранами. Половина этихъ лодокъ и всѣ тараны, въ теченiе послѣдняго мѣсяца, находились на Миссиссиппи, дѣйствуя, большею частію, въ неудачной экспедиціи противъ Виксбурга. Ни одно изъ этихъ судовъ нельзя назвать достаточно крѣпкимъ, и вполнѣ защищеннымъ броней. Канонерскія лодки ни больше ни меньше, какъ плавучія батареи, на скорую руку построенныя для рѣчной службы и только на извѣстныхъ частяхъ покрыты броней, на частяхъ, которымъ находили необходимымъ сообщить наибольшую крѣпость. *Carondelet*, *Cincinnati* и *Tyler*, о которыхъ упоминается въ приведенномъ выше описаніи, всѣ построены на западныхъ водахъ; первыя два имѣютъ почти одинаковыя размѣры и вооруженіе. Каждое изъ нихъ несетъ 16 тяжелыхъ орудій и частію покрыто желѣзомъ въ 2½ д. толщ., но когда прибавить къ этому, что каждое изъ нихъ стоило только 18 000 ф. ст., то очевидно будетъ, что они не могутъ быть сравниваемы съ европейскими броненосными судами. Американскіе тараны ни что иное, какъ деревянные пароходы, къ которымъ придѣланы желѣзные шпироны, и которые въ болѣе уязвимыхъ частяхъ покрыты желѣзными плитами.

Мнѣніе лейтенанта Мори объ американской войнѣ.

Лейтенантъ Мори, служившій во флотѣ Соединенныхъ штатовъ, авторъ извѣстнаго сочиненія «Физическая географія моря» и ревностный поборникъ южной конфедераціи, написалъ письмо къ французскому адмиралу де-Шабаннъ, о началѣ, веденіи и исходѣ американской войны. На письмѣ не выставлено числа, но надо полагать, что оно написано послѣ ричмондской битвы и въ первый разъ явилось въ ричмондской газетѣ. Представляемъ здѣсь болѣе характеристическія мѣста этого письма:

«Прошло немного болѣе года, какъ насъ силою вовлекли въ эту войну. Мы, съ своей стороны, должны были начать ее безъ арміи,

безъ флота и даже безъ организаціи правительственныхъ учрежденій. Съ другой стороны, непріятель, имѣя всѣ средства къ веденію войны, совершенный въ своей организаціи, сформировалъ войска и восхищался своей силой. Мы увидѣли себя чисто земледѣльческимъ народомъ, отрѣзаннымъ отъ свѣта и внезапно предоставленнымъ своимъ собственнымъ ресурсамъ, тогда какъ непріятель имѣлъ въ своемъ распоряженіи всѣ военныя средства, какими только могли снабдить его европейскія фабрики, или доставить торговля. Несмотря на то, нашъ народъ рѣшился смѣло и свободно отдѣлиться отъ политическаго соединенія съ Сѣверомъ и принять на себя всѣ послѣдствія этого отдѣленія, каковы бы они ни были. При этой рѣшимости въ нашемъ народѣ не было замѣтно ни торопливости, ни принужденія, ни боязни. Никогда народная воля не выражалась такъ прекрасно, какъ въ воззваніи Южныхъ штатовъ къ отдѣленію отъ Сѣверныхъ. Наши враги старались произвести за границею впечатлѣніе, что причиною возстанія были происки злоумышленной партіи. Ничего этого не было. Намъ, совсѣмъ непрigотовленнымъ, принудили начать войну, тиранство, несправедливое присвоеніе власти и сѣверныя партіи. Янки хотѣли увѣрить весь свѣтъ, что негры были причиною войны. Вовсе нѣтъ. Тарифъ и ненависть — вотъ истинныя причины ея. Это нація торгашей и разнощиковъ; подъ предлогомъ увеличенія доходовъ государства, южныя произведенія обложили податью для поддержанія сѣверныхъ фабрикъ. При этомъ янки богатѣли и до такой степени становились дерзкими, что дерзость ихъ сдѣлалась не выносимой. Мы, не хотѣли болѣе выполнять ихъ постановленій и начали изыскивать средства къ политическому съ ними разединенію. Мы ничего отъ нихъ не требуемъ. Мы хотимъ только, чтобы насъ оставили однихъ, предоставили намъ дѣйствовать какъ знаемъ; простой фактъ, по которому они стараются удержать насъ въ политическомъ союзѣ, служить достаточнымъ доказательствомъ неравенства выгодъ, которыя старый союзъ даровалъ той и другой сторонѣ. Шумъ и крикъ противъ невольничества можно назвать только случайнымъ обстоятельствомъ въ этомъ несчастномъ положеніи дѣлъ. Законъ не позволяетъ свободному негру входить въ большую часть Сѣверныхъ штатовъ. Южному негру не позволено жить между гражданами тѣхъ штатовъ. Доставляя Сѣверу все, что требовалось ему изъ нашихъ произведеній, и покупая отъ него, на его условіяхъ, все, что было потребно намъ изъ его мануфактурныхъ издѣлій, у насъ ежегодно оставалось излишнихъ произведеній на 20 000 кораблей, и болѣе 200 000 моряковъ отправлялись за границу и развозили этотъ избытокъ по рынкамъ всего міра. Агенты

и корабли Сѣверныхъ штатовъ разыгрывали въ этомъ дѣлѣ главную роль. Кромѣ того, законы союза предоставляли Сѣвернымъ штатамъ преимущество предъ цѣлымъ свѣтомъ на рынкахъ Южныхъ штатовъ. Изъ этого извлекались огромныя выгоды: Сѣверъ богатѣлъ чрезъ нихъ и становился сильнымъ. Сѣвернымъ штатамъ необходимы были хорошія отношенія къ южнымъ, потому что послѣдніе продавали свои произведенія въ другихъ государствахъ гораздо дороже, а покупали тамъ все необходимое для себя гораздо дешевле. Двѣнадцати милліоновъ такихъ покупателей, какіе жили въ южныхъ штатахъ, было весьма достаточно, чтобы обогатить какую угодно націю; и такихъ покупателей никакая нація не рѣшилась бы лишиться. Пусть только отдѣленіе Южныхъ штатовъ будетъ признано дѣйствительнымъ и тогда Сѣверъ потеряетъ это преимущество, эту торговлю и этихъ покупателей, со всѣми выгодами, которыя онъ извлекалъ изъ своего политическаго соединенія съ нами. Итакъ, Сѣверные штаты не изъ за негровъ, но собственно изъ денежныхъ расчетовъ и изъ за самолюбія ведутъ эту войну. Тщетно стараются они принудить насъ возобновить прежній союзъ, котораго мы гнушаемся. До настоящей поры мы дѣйствовали чисто оборонительно. Мы не думали дѣлать нападенія на Сѣверъ, но, надѣвъ на себя тройную броню праваго дѣла, смиренно стояли на мѣстѣ, и даже со времени битвы при Манассасѣ—теперь уже годъ—спокойно смотрѣли какъ непріятель набиралъ войска и оканчивалъ свои приготовленія къ войнѣ. Уничтоживъ его «великую армію», мы перенесемъ войну въ Африку (?), отвлечемъ его силы отъ нашихъ границъ и принудимъ просить мира. Но, мнѣ кажется, трудно заключить миръ въ настоящее время; правители Сѣвера утратили свое вліяніе на умы народа; на Югѣ сильно бушуютъ страсти. Поэтому, при настоящемъ состояніи настроенія народа невозможно согласиться даже на предварительныя мѣры къ заключенію прочнаго мира. Мы ведемъ войну, истощающую и силы и средства. Носятся слухи о вооруженномъ посредничествѣ съ вашей стороны, но на какихъ основаніяхъ состоится это посредничество—многоязычная молва не удостоила еще поясненіемъ. Всякое подобнаго рода вмѣшательство будетъ пагубно, если оно не признаетъ права народа въ штатахъ Делавара, Кентукки, Мэриленда и Миссури, свободно опредѣлить: съ кѣмъ должны соединить они судьбу свою—съ Сѣверомъ или Югомъ. Нельзя также полагать, что это посредничество согласится признать разьединеніе внѣшнихъ штатовъ. Для насъ это не есть война для завоеваній, но война за принципъ, который такъ дорогъ каждому французу, — за право всякаго народа быть управляему по своему. Сильная рука могучихъ націй можетъ вы-

нудить миръ и на другихъ основаніяхъ, но этотъ миръ будетъ ложный. Въ этой войнѣ, позвольте мнѣ сказать, Англія и Франція сдѣлали уже одну ошибку. Когда началась наша распря, вся Европа смотрѣла на нее глазами сѣверныхъ штатовъ, и это весьма натурально, потому что вся Европа находилась подъ вліяніемъ извѣстій, о насъ сообщаемыхъ сѣверными штатами. Теперь узнали, что эти извѣстія были ложныя и узнали не прежде, какъ Франція и Англія присоединились къ блокадѣ, объявленной противъ всякихъ правилъ. Дѣйствіе этой блокады на нашу промышленность, по всей вѣроятности, окажется продолжительнымъ; нѣкоторые классы народа во Франціи и Англіи будутъ сожалѣть о ней. Можете представить себѣ, что блокада доставляетъ самое дѣйствительное поощреніе мануфактурамъ юга. Черезъ нее энергія народа изыскиваетъ новые пути для своей дѣятельности и мануфактурныя заведенія по различнымъ отраслямъ быстро поднимаются повсюду. Франція и Англія, признавъ бумажную блокаду Линкольна дѣйствительною, неумышленно, быть можетъ, возбудили энергію, которая быстро образуетъ изъ насъ народъ мануфактурный и вмѣстѣ съ тѣмъ земледѣльческій. Ваши фабриканты имѣютъ поводъ жаловаться на политику, которая не замедлитъ вызвать къ существованію множество соперничающихъ учреждений и которыхъ бы не существовало, если бы два правительства не согласились принять эту политику. Что касается до сохраненія того положенія, въ которомъ находятся въ настоящее время американскіе штаты, до возстановленія ихъ положенія или перемѣны—это совершенно невозможно. Оставляя въ сторонѣ всѣ вопросы о военномъ могуществѣ и силѣ двухъ борющихся сторонъ, достаточно одной только существующей между ними ненависти другъ къ другу, ненависти, столь очевидной для каждаго, кто слѣдилъ за враждой по мѣрѣ ея развитія,—чтобы уничтожить всякую надежду на возстановленіе союза.

Безпорядки на англійскомъ фрегатѣ Shannon.

Въ послѣднихъ числахъ іюля и въ началѣ августа англійское адмиралтейство было встревожено безпорядками, происходившими на фрегатѣ *Shannon*. Поводомъ къ этимъ безпорядкамъ послужили слѣдующія обстоятельства. *Shannon* 17 января получилъ назначеніе въ Портсмутъ. Его экипажъ состоялъ изъ отличныхъ людей, такъ что при капитанѣ Вэинрэйтѣ и старшемъ офицерѣ Мурѣ, *Shannon* считался, какъ говорится, счастливымъ кораблемъ (*happy ship*). 2 мая на мѣсто г. Мура назначили другое лицо, а 17 іюня прибылъ новый капитанъ фрегата. Съ этого-то времени и возникли неудоволь-

ствія. Новый капитанъ былъ человѣкъ обходительный, но весьма строгій въ отношеніи дисциплины. Новый старшій офицеръ былъ еще строже; къ этому нужно прибавить, что онъ былъ самыхъ строгихъ религіозныхъ правилъ, которые намѣревался вкоренить въ экипажѣ. Находясь подъ влияніемъ убѣжденія, что команда на фрегатѣ распущена, эти два новые офицера увеличили, безъ всякой нужды, работы. По утрамъ, включая и воскресные дни, всю команду вызывали наверхъ въ 4 часа, и кто не являлся моментально, того заносили въ штрафной списокъ и лишала порціи грога. Капитанъ отъ времени до времени обходилъ весь фрегатъ ночью, чтобы обнаружить какую нибудь неисправность со стороны вахтенныхъ. Старшаго офицера, во время постоянныхъ его ночныхъ обходовъ, часто провожали криками и свистками, раздававшимися въ частяхъ палубы, куда не доходилъ фонарный свѣтъ провожатыхъ. Вслѣдствіе полученнаго анонимнаго письма, капитанъ приказалъ будить команду въ половинѣ 5, вмѣсто 4, неослабя ничего во всѣхъ другихъ отношеніяхъ; по этому случаю пушечные прицѣлы были брошены за бортъ, за ними послѣдовало нѣкоторое число штуцеровъ, а наконецъ перерѣзаны были талрепы у портъ-талей. Фрегатъ сдѣлался такимъ тревожнымъ предметомъ для морскихъ властей въ Спитгэдѣ, что его отправляли въ Квинтоунъ, гдѣ онъ и простоялъ значительное время. По возвращеніи на Спитгэдъ, ему немедленно былъ сдѣланъ смотръ адмираломъ Стюартомъ, который, между прочимъ замѣтилъ, что до этой поры командѣ давалось больше отдыха. Какъ бы то ни было, *Shannon* едва ли можетъ оставаться въ настоящемъ положеніи безъ серьезнаго ущерба для службы. Говорятъ, что въ одинъ день попадало въ штрафной списокъ отъ 40 до 50 человѣкъ, и что на фрегатѣ едва ли нашелся бы человѣкъ, который не былъ въ чемъ нибудь виновенъ. Около 30 человѣкъ дезертировали съ спитгэдскаго рейда, и полагаютъ, что число это значительно увеличится въ Плимутѣ, когда фрегатъ перейдетъ туда и когда командѣ будетъ выдано жалованье. Это еще не все. Почти всѣмъ офицерамъ не нравится фрегатъ; они боятся, что ропотъ команды, въ случаѣ дальняго или продолжительнаго плаванія, непременно перейдетъ въ открытый мятежъ. 9 августа присланъ отрядъ матросовъ съ кораблей, находящихся въ Гамоазѣ, чтобы пополнить пробѣлы въ спискахъ, сдѣланные дезертирами. Вслѣдъ за этимъ пополненіемъ *Shannon* получилъ приказаніе отправиться въ Плимутъ. Такое внезапное отплытіе приписываютъ визитациі лордовъ адмиралтейства, которыхъ со дня на день ожидали въ Плимутъ.

Бельгійское и русское листовое желѣзо на всемірной выставкѣ.

Авторъ ряда статей о всемірной выставкѣ, помѣщаемыхъ въ газетѣ *Times*, описывая отдѣленіе различныхъ желѣзныхъ издѣлій, говорить о бельгійскомъ и русскомъ листовомъ желѣзѣ слѣдующее: «Бельгійское листовое желѣзо ни съ чѣмъ нельзя сравнить; оно отличается своею гладкою, темною синевато-сѣрою, глянцовитою поверхностью. Цвѣтъ этотъ происходитъ отъ тонкаго и крѣпко прильнувшего слоя желѣзной окиси, что легко обнаруживается по краямъ листа, гдѣ лежащее подъ слоемъ желѣзо имѣетъ со всѣмъ другой цвѣтъ. Кажется, мы нисколько не ошибемся, если скажемъ, что въ Англіи въ настоящее время нѣтъ ни одной фабрики, которая могла бы выдѣлывать подобные листы. Россія, по прежнему, не имѣетъ соперниковъ въ выдѣлкѣ особаго рода листового желѣза, которое давно уже высоко цѣнится въ торговлѣ. Качество желѣза, выковываемаго и выдѣлываемаго при употребленіи одного лишь древеснаго угля, превосходное; темная глянцовитая поверхность его весьма замѣчательна. Процессъ выдѣлки неизвѣстенъ. Между жестяными издѣліями намъ часто встрѣчались предметы, которые сильно напоминали русское листовое желѣзо, какъ по цвѣту, такъ и по глянцу.

Желательно имѣть въ Англіи способъ выдѣлки этого рода листового желѣза; кто введетъ его, тотъ, по всей вѣроятности, не будетъ раскаяваться. Говорятъ, русскіе прокаливаютъ свои листы, прокладывая между ними пыль древеснаго угля и потомъ сковывая ихъ вмѣстѣ. Они не всѣ удаются одинаково хороши и потому ихъ сортируютъ.»

КРИТИКА И БИБЛИОГРАФІЯ

INSTRUCTION FÜR MARINE - AERZTE

Zur Untersuchung und Beurtheilung der Dienstbrauchbarkeit oder Unbrauchbarkeit der in die Königliche Marine einzustellenden, resp. der in der derselben dienenden Mannschaften, so wie zur Beurtheilung der Invalidität in Dienst befindlicher oder entlassener versorgungsberechtigter Mannschaften der Marine. Vom 5 November 1860 г. Berlin. 1861.

Подъ такимъ подробнымъ, истинно-нѣмецкимъ, заглавіемъ изданы въ 1861 году прусскимъ морскимъ управленіемъ *инструкціи для морскихъ врачей* касательно набора людей для королевскаго флота. Нельзя не пожалѣть, что мы не имѣемъ подъ руками, для сравненія, подобнаго рода инструкцій другихъ морскихъ державъ; мы даже отчасти сомнѣваемся въ ихъ существованіи *отдѣльно* отъ общаго рекрутскаго устава. Покрайней мѣрѣ во Франціи, сколько можно видѣть изъ сочиненія Фонсагрива, которое по настоящее время можетъ служить полнѣйшимъ сводомъ гигиеническихъ морскихъ постановленій Франціи, идущей въ этихъ вопросахъ впереди другихъ державъ, подобныя инструкціи едва ли существуютъ: во всемъ сочиненіи французскаго гигиениста нѣтъ даже намекъ на чтонибудь подобное, хотя въ немъ въ подробности разобраны вопросы объ инскриптахъ и конскриптахъ. А между тѣмъ морская жизнь имѣетъ свои особенности, къ которымъ не всякій легко можетъ примѣниться, а морская служба—и того болѣе.

Пруссія еще недавно заявила свои притязанія на званіе морской державы; она не переживала тѣхъ историческихъ переворотовъ, чрезъ которые проходили флоты другихъ морскихъ державъ, касательно усовершенствованій какъ въ корабельной архитектурѣ, такъ

и въ гигиеническихъ условіяхъ. Оттого созданіе флота для ней, разумѣется не въ финансовомъ отношеніи, дѣло нетрудное: она можетъ пользоваться уже готовыми, выработанными матеріалами и прилагать ихъ къ своему флоту. При такихъ данныхъ мы вправѣ надѣяться, что ея инструкціи для морскихъ врачей носятъ на себѣ слѣды усовершенствованій и научныхъ основаній, добытыхъ успѣхами врачей прежде развившихся морскихъ державъ.

Прусскія инструкціи требуютъ, чтобы врачъ, призванный высказать свое мнѣніе о состояніи здоровья рекрутовъ, прививаемыхъ въ морскую службу, пользовался для этой цѣли всѣми пособіями современной науки, для того, чтобы, съ одной стороны, избѣгать приѣма на флотъ людей неспособныхъ, составляющихъ чистое бремя, а съ другой, чтобы удобнѣе отличить настоящія болѣзни отъ притворныхъ, къ которымъ такъ часто и повсемѣстно прибѣгаютъ рекруты. При трудности установить какія нибудь правила для изслѣдованія физическаго состоянія моряковъ и опредѣленія многочисленныхъ отклоненій ихъ здоровья отъ нормальнаго состоянія — изданныя инструкціи должны служить какъ бы сборнымъ пунктомъ, около котораго могутъ группироваться индивидуальныя взгляды врачей на этотъ предметъ. Морякъ, по роду своихъ занятій, подвергается всѣмъ тягостямъ морской жизни, безъизвѣстнымъ тѣмъ, которые совершали продолжительное плаваніе. На этомъ основаніи, для флота должно выбирать такихъ людей, которыхъ здоровье и тѣлосложеніе могутъ служить порукою, что они выдержатъ трудности морской жизни. Чтобы лучше опредѣлять тѣлесныя качества, требуемыя различными родами морской службы, должно рассмотреть изъ какихъ элементовъ образованъ прусскій флотъ. Онъ состоитъ:

- во 1-хъ, изъ матросовъ;
- 2-хъ, — работающихъ на казенныхъ верфяхъ;
- въ 3-хъ, — корабельныхъ юнговъ;
- 4-хъ, — морскихъ солдатъ;
- 5-хъ, — морскихъ артиллеристовъ;
- къ нимъ причисляются еще:
- 6-хъ, охотники—и
- 7-хъ, обязанные морскою службою.

Обязанность матросовъ заключается въ управленіи парусами и рулемъ, что неминуемо требуетъ силы. Физическія качества хорошаго матроса вотъ каковы: крѣпкая шея, широкія плечи, выпуклая грудь, гибкость въ рукахъ и ногахъ. Кромѣ того, матросъ долженъ обладать хорошимъ зрѣніемъ, для надлежащаго исполненія

обязанности часового, сигнальщика, артиллериста и т. п. Хорошій слухъ составляетъ также необходимость хорошаго матроса; въ шумѣ бури, сидя на концѣ реп, онъ долженъ ясно слышать слова командира, и также ясно отвѣчать ему; это послѣднее обстоятельство указываетъ какъ важна для него ясная рѣчь.

Итакъ, обязанности матроса не обусловливаются особенной *величиной* тѣла, а только *силою и ловкостью*, которыя не всегда соединены въ *длинномъ* тѣлѣ, а скорѣе въ тѣлѣ средняго роста и такъ называемомъ коренастомъ.

Работающіе на казенныхъ верфяхъ имѣютъ также свою долю работы и на судахъ, какъ судовые плотники, парусники, кузнецы, конопатчики и т. д. По разнообразію ихъ занятій, кромѣ крѣпкаго тѣлосложенія, способнаго переносить трудности морской жизни, они должны обладать здоровыми органами чувствъ. Такъ напримѣръ, машинисты должны на разстояніи 16 и 20 футовъ читать скоро и вѣрно одно — и полуторо-дюймовыя числа и знаки манометра и на значительномъ разстояніи понимать приказы съ палубы относительно хода машины. Тоже должно сказать и о корабельныхъ плотникахъ, кузнецахъ, конопатчикахъ и пр. Кромѣ здоровыхъ органовъ чувствъ имъ необходимы крѣпкія руки и ноги.

Обязанности корабельныхъ юнговъ, поступающихъ на суда 14-ти и не старше 17 лѣтъ, состоятъ въ изученіи матросской должности. Но какъ корабельные юнги послѣ трехлѣтняго обученія на суднѣ обязаны еще исполнять должность матросовъ въ продолженіе 9 лѣтъ, то выборъ ихъ долженъ производиться съ большою строгостью. Для этихъ цѣлей должно выбирать такихъ мальчиковъ, которыхъ тѣло устроено правильно и относительно лѣтъ — крѣпко (особенно кости и мускулы) и которые подають надежду при полномъ развитіи организма на крѣпкое тѣлосложеніе.

Обязанности морскихъ солдатъ и артиллеристовъ на суднѣ довольно извѣстны: отъ нихъ въ медицинскомъ отношеніи требуется сильная система костей, хорошо развитые: грудь и мускулы, и здоровыя конечности. Для артиллеріи по преимуществу должны быть выбираемы самые крѣпкіе люди.

Объ охотникахъ и обязанныхъ годичною и трехгодичною морскою службою нечего говорить особо: родъ морской службы, куда они поступаютъ, обусловливаетъ требуемыя отъ нихъ физическія качества.

Вотъ главныя положенія прусскихъ инструкцій касательно выбора людей на разныя части флота. Намъ кажутся они не вполне опредѣленными. Нѣтъ сомнѣнія, что каждый образо-

ванный врачъ при помощи физическихъ способовъ изслѣдованія можетъ почти всегда отличить человѣка больного отъ здороваго; но можетъ ли онъ добросовѣстно, безъ риска для себя и другихъ, предсказать на 14 лѣтнемъ юнгѣ какою организаціею будетъ онъ обладать, достигши полного своего развитія? Отчего не опредѣлено яснѣе, что должно понимать подъ словами *крѣпкое* и *слабое тѣлосложеніе*, такъ часто встрѣчающимися въ инструкціи; иначе при разнообразіи взглядовъ врачей на этотъ предметъ выйдетъ страшная путаница. Чтобы служить точкою опоры для врачей, какъ этого желаютъ прусскія инструкціи, они должны бы исключить всякій произволъ въ толкованіи общихъ выраженій, и дать для руководства численныя данныя, которыя не измѣняются отъ индивидуальнаго взгляда врача на состояніе организма. По этому предмету намъ необходимо войти въ нѣкоторые подробности.

Усилія французскихъ, англійскихъ и отчасти нѣмецкихъ гигиенистовъ уже издавна стремятся къ численному опредѣленію крѣпости тѣлосложенія, силы и т. д. «Мы прежде всего добиваемся, говоритъ Фонсагривъ, чтобы взаимнѣе неопредѣленныхъ, голословныхъ, неточныхъ данныхъ, ввести безукоризненно вѣрныя; люди будутъ лучше распредѣлены, менѣе будетъ въ нихъ траты, и специальная гигиена различныхъ судовъ, происходившая до сихъ поръ изъ основанія обветшалаго, но тогда проистекая изъ надежнаго, достигнетъ наконецъ окончательнаго развитія». Хотя эти усилія до сихъ поръ еще не достигли вполне цѣли, къ которой стремятся, однакоже и въ нынѣшнемъ ихъ видѣ они много могутъ помочь при распредѣленіи людей для различныхъ родовъ морской службы.

Совокупность тѣлесныхъ качествъ моряковъ состоитъ въ силѣ, ростѣ, здоровьи и возрастѣ.

Французскіе врачи (Керодрэнъ, Фонсагривъ и др.) уже издавна стремились къ опредѣленію силъ людей, поступающихъ на флотъ, помощію динамометра Ренье, и къ примѣненію полученныхъ такимъ образомъ данныхъ къ составу экипажей. Въмѣсто общихъ выраженій, каковы: *крѣпкое тѣлосложеніе, хорошо развитая грудь, сильные мускулы*, не сообразнѣе ли съ наукою и съ здравою логикою указать: какая степень и родъ силы требуется отъ различнаго рода матросовъ и другихъ людей, принадлежащихъ къ морскому управленію, т. е. сила ли рукъ или сила становаго хребта. «Не касаясь ничего прочаго, говоритъ Керодрэнъ, мы считаемъ матросовъ, одаренныхъ большою силою въ рукахъ, самыми способными для службы на марсахъ. Извѣстно, какая сила потребна марсовому при уборкѣ парусовъ, чтобы схватить или притянуть полощущійся или развѣваемый

вѣтромъ парусъ. Напротивъ, люди, обладающіе значительною становой силою, должны быть назначаемы для дѣйствія артиллеріею и въ особенности для управленія пушками большаго калибра, напр. 36 фунтовыми, составляющими первую батарею линѣйнаго корабля. Полагаемъ также, что силомѣръ могъ бы доставить самыя полезныя указанія въ распредѣленіи занятій экипажа; но желали бы въ то же время видѣть приспособленіе этого снаряда для опредѣленія средней силы мускуловъ экипажа».

Ростъ матросовъ долженъ играть также не малую роль при наборѣ людей во флотъ. По прусскимъ положеніямъ не затрудняются въ ростѣ, лишь бы была сила и ловкость. Съ этимъ положеніемъ нельзя вполнѣ согласиться: намъ кажется необходимымъ соразмѣрять ростъ матросовъ съ рангомъ судовъ, на которыя они поступаютъ: на суда большаго ранга выбирать и матросовъ большаго росту и напротивъ. Во Франціи ростъ матросовъ опредѣленъ *minimum* въ 1,650 м.; если сравнить его съ среднимъ ростомъ выбираемыхъ для пѣхоты и рабочихъ ротъ—средній ростъ для флота положенъ болѣе. Но при ростѣ необходимо, по мнѣнію Леви, обращать вниманіе на вѣсъ тѣла людей, выбираемыхъ въ матросы, наблюдая, по возможности, чтобы тяжесть будущаго рекрута соотвѣтствовала его росту. При одинаковомъ ростѣ тотъ матросъ крѣпче сложеніемъ, вѣсъ тѣла котораго больше. Англійскій врачъ *Marshal* также предлагалъ опредѣлить закономъ наименьшій вѣсъ тѣла рекрутъ, подобнымъ же образомъ, какъ установлена мѣра для самаго малаго роста людей, принимаемыхъ въ военную службу.

Значеніе возраста при приѣмѣ рекрутъ для флота также немаловажно. Для вольноопредѣляющихся назначенъ во Франціи возрастъ въ 18 лѣтъ, а для обязанныхъ службою въ 20 лѣтъ; въ Пруссіи причисляемые къ 1-му классу обязанныхъ морскою службою должны имѣть возрастъ отъ 20, до 25 лѣтъ. Но должно замѣтить, что въ 18 и 20 лѣтъ нервная система не вполнѣ еще окрѣпла, слизистыя оболочки дыхательныхъ и пищеварительныхъ путей очень раздражительны и вообще организмъ не вполнѣ развитъ и потому едва ли безъ вреда для себя можетъ переносить лишенія морской службы. Въ особенности опасна въ эти лѣта тоска по родинѣ. Какъ вредно набирать слишкомъ молодыхъ рекрутъ, мы можемъ указать на войну Наполеона съ Австріею, въ 1809 году, когда половина французскаго войска состояла изъ 20 лѣтнихъ солдатъ: дорога до Вѣны была усыяна больными. То же случилось и въ кампанію 1854—1856 годовъ.

Вотъ на какихъ основаніяхъ должны бы разрабатываться, по мнѣнію лучшихъ гигіенистовъ нашего времени, вопросы о приѣмѣ и

назначеніи рекрутъ для различныхъ родовъ морской службы; дѣло администраціи указать норму, которой должны слѣдовать врачи при исполненіи ихъ обязанностей. Понятно, что подобною нормою не могутъ служить общія выраженія, употребляемые въ прусскихъ инструкціяхъ.

Но крѣпость тѣлосложенія не даетъ еще права къ приему для флота: здѣсь необходимо еще исключеніе нѣкоторыхъ физическихъ недостатковъ и болѣзней, несовмѣстныхъ со службою на флотѣ. Въ этомъ отношеніи врачъ долженъ опредѣлить:

- во 1-хъ, совершенную способность къ морской службѣ рекрутовъ;
- 2-хъ, не совершенную способность;
- въ 3-хъ, временную неспособность;
- 4-хъ, совершенную неспособность.

Въ этихъ опредѣленіяхъ врачъ дѣйствуетъ путемъ исключенія; онъ долженъ указать не *присутствіе* пзвѣстныхъ качествъ, необходимыхъ матросу, а *отсутствіе* пзвѣстныхъ недостатковъ, псключаящихъ возможность морской службы.

Понятіе о способности и совершенной неспособности, по прусскимъ инструкціямъ, не требуютъ поясненія. Но о несовершенно способныхъ и временно-способныхъ необходимо сказать нѣсколько словъ.

Къ несовершенно-способнымъ причисляются такіе матросы, которые, хотя не безусловно и не при всѣхъ обстоятельствахъ могутъ быть употребляемы для той или другой части морской службы, однако же во время войнъ и при усиленныхъ наборахъ могутъ быть помѣщены въ ту или другую часть морскаго войска.

Временно-неспособными называютъ инструкціи тѣхъ новобранцевъ, которые во время пслѣдованія найдены неспособными, но со временемъ, съ прекращеніемъ болѣзни, обуславливающей ихъ неспособность, могутъ быть употреблены въ дѣло.

Здѣсь начинается полная перечень недостатковъ и болѣзней, или вовсе псключającychъ приемъ въ матросы, или ограничивающихъ его вышеприведенными подраздѣленіями.

Для сравненія съ нашими положеніями мы приведемъ эту часть инструкцій вполнѣ.

Къ недостаткамъ, которые допускаютъ приемъ во всѣ части морской службы, принадлежатъ:

- 1) Поверхностные рубцы, несросшіеся съ окружающими частями.
- 2) Небольшія язвы, происшедшія отъ наружныхъ причинъ, преимущественно на ногахъ, и оставляющія послѣ себя рубцы, несоединенные съ расширеніемъ подкожныхъ венъ.
- 3) Старые переломы, сросшіеся безъ всякихъ дурныхъ послѣдствій.

4) Небольшіе, ничему не мѣшающіе наросты не злокачественнаго характера.

5) Чесотка и другія легко устранимыя сыпи и вообще легко излечимыя внутреннія и наружныя болѣзни.

6) Яички, находящіеся въ брюшной полости, но незамѣтныя ни для глазъ, ни для осязанія и не сопряженныя съ увеличенною чувствительностію.

7) Легкое искривленіе шейной части позвоночнаго столба и незначительное косвенное положеніе шеи при совершенной ея подвижности.

8) Такъ называемый пѣмцами *hohler Rücken*, при которомъ верхняя часть позвоночнаго столба, начиная съ перваго позвонка, сильно выдается взадъ, а нижняя впередъ.

9) Незначительное поднятіе одного плеча или бедра.

10) Попорченныя рѣзцы, при хорошемъ состояніи прочихъ зубовъ.

11) Незначительное и небольшенное расширеніе подкожныхъ венъ.

12) Немного согнутыя: бедро и берцовыя кости.

13) Толстыя колѣна, предполагая, что они врожденныя, а не произошли вслѣдствіе прежнихъ или еще существующихъ болѣзней.

14) Короткія ноги.

15) Не вполне развитая послопость, когда при ходибѣ нога не опирается на внутреннюю сторону стопы.

16) Недостатокъ одного пальца, впрочемъ *не большаго*.

О недостаткахъ, допускающихъ пріемъ только въ одну изъ частей морскаго управленія, прусскія инструкціи говорятъ слѣдующее:

1) Сильная порча или совершенный недостатокъ рѣзцовъ и глазныхъ зубовъ, при хорошемъ состояніи коренныхъ, допускаютъ пріемъ въ тѣ части морскаго управленія, которыя завѣдываютъ огнестрѣльными запасами (морскіе солдаты и артиллеристы), или въ адмиралтейскія команды; впрочемъ въ такомъ только случаѣ, если при этихъ недостаткахъ произношеніе осталось внятнымъ и рекруты по своему тѣлосложенію пригодны для этихъ частей; но въ матросахъ, вооруженныхъ обыкновенно пистолетами, такихъ недостатковъ не допускать.

2) Потеря лѣваго указательнаго пальца, или праваго и лѣваго среднихъ пальцевъ, допускаетъ пріемъ въ адмиралтейскія роты и въ морскіе солдаты.

3) Незначительныя ознобленія.

4) Согнутые пальцы.

5) Устроенная не сильно, но не плоская и вогнутая грудь, при хорошемъ тѣлосложеніи и хорошо развитыхъ мускулахъ руки.

Недостатки подъ № 3 и 4 позволяютъ пріемъ въ матросы и адмиралтейскія роты; недостаткомъ же подъ № 5 допускаетъ пріемъ только въ одни адмиралтейскія роты и въ мастерскія (портные, сапожники) при морскихъ солдатахъ и артиллеристахъ.

Къ недостаткамъ, которые въ мирное время исключаютъ пріемъ во флотъ, но во время войны и усиленныхъ наборовъ не должны быть принимаемы во вниманіе, принадлежатъ слѣдующіе:

1) Незначительная степень косоглазія, безъ замѣтнаго ослабленія зрѣнія.

2) Легкая степень ятенистаго зоба (*Struma cellularis*), при которомъ давленіе на переднюю часть шеи не производитъ затрудненія въ дыханіи.

3) Легкая степень настоящаго зоба, при которомъ опухла щитовидная желѣза, но опухоль незначительна и нетверда, передняя часть желѣзы отъ нея свободна, а пораженъ только одинъ ея рожекъ, и притомъ, если давленіе опухоли не производитъ затрудненія въ дыханіи.

4) Простая заячья губа.

5) Немного короткая рука, согнутая въ локтевомъ составѣ, причѣмъ движенія ея во всѣ стороны незатруднены.

6) Сведеніе или негибасмость одного изъ пальцевъ, но не въ такой степени, чтобы чрезъ то затруднялись морскія работы или управленіе рулемъ.

7) Внутрь согнутыя колѣна, не затрудняющія ходженіе.

8) Продолжительная слабость ножныхъ и другихъ сочлененій, происшедшая вслѣдствіе вывиховъ, переломовъ и пр. страданій.

9) Искривленіе пальцевъ вслѣдствіе потери одного изъ ихъ составовъ.

Къ временно-неспособнымъ принадлежатъ:

1) Всѣ матросы, которые, достигши 22 года жизни, не вполне развились физически, или у которыхъ вслѣдствіе прежде бывшихъ болѣзней осталась продолжительная слабость.

2) Матросы, имѣющіе недостатки, уничтоженіе которыхъ требуетъ времени, напр. положеніе одного или обоихъ яичекъ въ брюшномъ кольцѣ, совершенный недостатокъ волосъ.

3) Страдающіе болѣзнями и тѣлесными недостатками, которые съ *вѣроятностью* могутъ быть излечены или внутренними средствами или операціею; таковы:

а) Внутреннія болѣзни, съ вѣроятностью излечимыя, но леченіе которыхъ требуетъ значительнаго времени.

б) Воспаленія глазъ и рѣсницъ, если они не привычныя и не зависятъ отъ худосочія.

- с) Незастарѣлые парши.
- д) Колтунъ, по своему характеру излечимый.
- е) Незлокачественные лишай.
- ф) Вторичная сифилитическая болѣзнь, требующая долгаго леченія.
- г) Незначительные наросты на мѣстахъ, нестѣсняющихъ исполненіе служебныхъ обязанностей.
- h) Незначительная водяная грыжа яичка (Hydrocele).
- i) Незначительная и не болѣзненная мясная грыжа яичка (Sarcocoele), происшедшая отъ наружныхъ причинъ.
- к) Поверхностныя фистулы.
- l) Простая заячья губа.

Неспособность къ морской службѣ *на всегда*, обусловливается слѣдующими болѣзнями и физическими недостатками:

- 1) Застарѣлые неизлечимые парши.
- 2) Застарѣлый колтунъ, который вслѣдствіе общаго худосочія не можетъ быть удаленъ.
- 3) Неизлечимая плѣшивость, занимающая половину головы.
- 4) Всякое безобразіе головы, особенно задней ея части, которое не допускаетъ ношеніе *военнаго* головнаго убора (?).
- 5) Потеря существа черепныхъ костей, происходитъ-ли она отъ костоѣды или механическихъ поврежденій; костные наросты на нихъ.
- 6) Слабость зрѣнія вслѣдствіе страданій нервовъ глаза, пятенъ роговой оболочки или другихъ измѣненій глаза.
- 7) Слепота или значительное разстройство зрѣнія вслѣдствіе катаракты или другихъ измѣненій внутреннихъ и наружныхъ частей глаза.
- 8) Хроническое привычное воспаленіе одного или обоихъ глазъ и рѣсницъ.
- 9) Заворотъ одного или обоихъ рядовъ рѣсницъ внутрь или наружу.
- 10) Слезныя фистулы и слезотеченіе, обусловленные неизлечимыми болѣзнями слезныхъ органовъ.
- 11) Доказанная близорукость, основанная на замѣтномъ неправильномъ устройствѣ глаза, при которой близорукій не можетъ различать другаго человѣка на разстояніи 10 шаговъ.
- 12) Близорукость вообще, приобрѣтена-ли она, или основывается на неправильномъ устройствѣ глаза.
- 13) Продолжительная дневная или ночная слѣпота.
- 14) Косоглазіе на оба глаза съ значительнымъ разстройствомъ зрѣнія.
- 15) Недостатокъ слуха, или высокая степень продолжительной его тугости.
- 16) Значительная степень тугости слуха.

17) Зловонное истеченіе изъ одного или обоихъ ушей, зависящее отъ востойды или другихъ причинъ.

18) Глухота на одно ухо, безъ зловоннаго истеченія.

19) Болѣзни носовой, лобной и верхнечелюстной полостей, соединенныя съ востойдой костей.

20) Потеря носа или уродливость его, вслѣдствіе разрушенія носовыхъ костей.

21) Совершенное сращеніе ноздрей, уничтожающее носовое дыханіе.

22) Неизлечимыя носовыя и глоточныя полипы.

23) Недостатокъ языка.

24) Раздвоеніе костяной части нѣба, совершенный или частный его недостатокъ или прободеніе съ значительнымъ разстройствомъ способности произносить слова.

25) Наросты, скіррозныя и злокачественныя язвы на языкѣ и въ полости рта вообще; значительное сращеніе губъ и щекъ съ деснами и происходящее отъ того частое закрытіе и измѣненіе полости рта.

26) Значительная потеря существа языка или излишнее увеличеніе его, сопряженныя съ затрудненнымъ разговоромъ и глотаніемъ.

27) Нѣмота.

28) Заиканье въ высшей степени.

29) Незначительное заиканье съ невнятнымъ произношеніемъ словъ.

30) Застарѣлая слюнная фистула.

31) Совершенный недостатокъ рѣзцовъ, клыковъ и коренныхъ зубовъ, хотя бы въ одномъ ряду.

32) Сопряженная заячья губа и ракъ губъ.

33) Сильно развитый ячеистый зубъ.

34) Высшая степень настоящаго зоба, когда оба рожка щитовидной желѣзы или передняя ея часть опухли и дыханіе затрудняется отъ легкаго давленія спереди.

35) Ненормальное увеличеніе и косвенное положеніе гортани, съ грудностью дыханія, разрывомъ дыхательнаго горла и фистулою.

36) Золотушная или раковая опухоль желѣзъ на шею, подъ мышками и въ др. частяхъ.

37) Чахотка гортани и дыхательнаго горла.

38) Суженіе пищепріемнаго горла.

39) Неподвижность или искривленіе шеи или затылка.

40) Сильное искривленіе позвоночнаго столба въ бокъ, впередъ или назадъ, негибкость его и недостатки грудной кѣтки.

41) Хроническая одышка.

- 42) Зловонное дыханіе вслѣдствіе неизлечимой болѣзни легкихъ.
- 43) Періодическое кровохарканье, кровавая рвота или кровавая моча, зависящая отъ хронической болѣзни мочевыхъ путей.
- 44) Фистулезныя язвы груди и брюха, если они проникаютъ въ соотвѣтственные полости.
- 45) Сросшійся, худо образованный тазъ.
- 46) Большія брюшныя грыжи, которыя по случаю срастѣнія съ сосѣдними частями не могутъ быть вправлены или не могутъ быть удержаны отъ выпаденія бандажами.
- 47) Вообще всѣ паховыя и бедренныя грыжи, хотя бы они могли быть удержаны отъ выпаденія бандажами, также какъ въ высшей степени выраженное анатомическое расположеніе къ грыжамъ, въ особенности паховымъ, отъ ненормальнаго расслабленія внутренняго и наружнаго паховаго кольца и паховаго канала.
- 48) Огромная водяная грыжа яичка.
- 49) Раковое отверденіе яичка и сѣменнаго канатика.
- 50) Расширеніе сосудовъ яичка, если оно велико и при стоячемъ положеніи больного сильно увеличивается.
- 51) Фистула прямой кишки и противуестественное заднее отверстіе.
- 52) Выпаденіе прямой кишки, сдѣлавшееся привычнымъ, съ невозможностью задерживать въ ней калъ.
- 53) Значительныя геморроидальныя шишки, въ особенности соединенныя съ періодическою сильною потерей изъ нихъ крови и нагносіемъ.
- 54) Затрудненное и непроизвольное испражденіе мочи.
- 55) Каменная болѣзнь.
- 56) Суженія и поврежденія мочевого канала, опухоль и отвердѣніе предстательной желѣзы, неизлечимыя мочевыя фистулы.
- 57) *Hypospadias* и *epispadias*, т. е. неправильно открывающееся отверстіе мочевого канала.
- 58) Потеря значительнаго члена.
- 59) Значительныя искривленія, удлиненія и укороченія членовъ, ихъ слабость и параличъ.
- 60) Неподвижность и неспособность къ отправленіямъ большихъ сочлененій, вслѣдствіе рубцовъ, контрактуръ и др.
- 61) Значительная опухоль и измѣненіе вида костей, мѣшающее движенію, происходятъ ли они отъ внутреннихъ или наружныхъ причинъ.
- 62) Расслабленіе связокъ одного или нѣсколькихъ сочлененій, причемъ обыкновенныя движенія подають поводъ къ вывихамъ.
- 63) Костные наросты на сочлененіяхъ, если они велики, срослись

съ сухожилными частями, сидятъ крѣпко на костяхъ и такимъ образомъ затрудняютъ движеніе и причиняютъ боль.

64) Потеря, неподвижность, искривленіе большого пальца на одной или обѣихъ рукахъ.

65) Потеря праваго указательнаго пальца.

66) Потеря двухъ или большаго числа пальцевъ, на одной рукѣ.

67) Неподвижность или искривленіе одного пальца, чѣмъ воспрепятствовано употребленіе руки.

68) Излишній палецъ, если онъ находится на такомъ мѣстѣ, что мѣшаетъ употребленію руки.

69) Сращеніе пальцевъ между собою посредствомъ перепонки, въ родѣ плавательной.

70) Косолапость въ такой степени, что нога упирается на внутреннюю часть стопы.

71) Застарѣлыя язвы, въ особенности на ногахъ, зависящія отъ болѣзненной конституціи, окруженныя расширенными венами и отчасти соединенныя съ костоѣдой.

72) Значительные, легко разрывающіеся рубцы, образующіеся на подобныхъ язвахъ ногъ.

73) Рубцы, сросшіеся съ лежащими подъ ними костями и мѣшающіе движенію.

74) Большія и болѣзненные расширенія кровеносныхъ сосудовъ ногъ, угрожающія разрывомъ при сильныхъ напряженіяхъ тѣла.

75) Недостатокъ большого пальца на одной или обѣихъ ногахъ, или потеря нѣсколькихъ другихъ пальцевъ.

76) Значительное выдвигеніе наружу большаго пальца.

77) Значительное искривленіе одного или нѣсколькихъ ножныхъ пальцевъ и крестообразное лежаніе ихъ другъ на другѣ.

78) Излишнее число пальцевъ на одной или обѣихъ ногахъ, мѣшающее носить сапоги.

79) Костные и другаго рода наросты на пальцахъ ноги, такой величины, что они мѣшаютъ ношенію сапогъ.

80) Сильный зловонный ножной потъ, производящій изъязвленіе ногъ.

81) Расширеніе артерій.

82) Костоѣда или другое перерожденіе костей, основанное на ху-досочіи.

83) Органическіе пороки сердца, соединенные съ разстройствомъ дыханія и кровообращенія и обусловленное ими хроническое трепетаніе сердца.

84) Общая золотуха съ опухолью желѣзъ и хроническимъ изъязвленіемъ нѣкоторыхъ частей.

- 85) Ясно выраженное расположеніе къ чахоткѣ.
- 86) Чахотка.
- 87) Гнойный эксудатъ въ грудной полости.
- 88) Сильно развитая воздушная опухоль легкиѣхъ.
- 89) Нагноеніе и изъязвленіе внутреннихъ органовъ.
- 90) Истощеніе.
- 91) Неизлечимая водянка и хроническая желтуха, зависящія отъ страданія брюшныхъ органовъ.
- 92) Злокачественныя сыпи и другія закоренѣлыя кожныя болѣзни.
- 93) Слабость груди, основанная на слабостѣ ея развитіи, даже если она не сопряжена съ замѣтнымъ истощеніемъ и склонностью къ чахоткѣ.
- 94) Слабое развитіе костей и мускуловъ и вообще слабое тѣлосложеніе и болѣзненный видъ при 22 лѣтнемъ возрастѣ.
- 95) Уродливое устройство всего тѣла.
- 96) Излишнее болѣзненное ожиреніе.
- 97) Падучая болѣзнь и другія періодическія судороги и конвульсіи.
- 98) Привычное трясеніе всего тѣла или нѣкоторыхъ его частей.
- 99) Катаlepsia.
- 100) Давнишнее головокруженіе.
- 101) Лунатизмъ.
- 102) Хроническія подагра и ревматизмъ.
- 103) Запой.
- 104) Высшая степень ограниченности ума.
- 105) Душевные болѣзни.

Многія изъ этихъ болѣзней могутъ быть *притворными* и обязанность врача отличить ихъ отъ истинныхъ, но при открытіи обмана врачъ обязанъ употреблять только такія средства, которыя вообще *непротивны нравственности*.

Моряки, сдѣлавшіеся неспособными продолжать службу на морѣ вслѣдствіе постигшихъ ихъ на службѣ болѣзней или тѣлесныхъ поврежденій, раздѣляются, по инструкціямъ, на двѣ категоріи:

- а) на имѣющихъ право на призрѣніе со стороны правительства;
- б) на неимѣющихъ этого права.

Первая категорія еще раздѣляется на 2 разряда:

- а) на *полупинвалидовъ*, которые хотя не могутъ совершать морскія плаванія, но способны еще служить въ гарнизонахъ морскихъ крѣпостей и б) на полныхъ инвалидовъ, неспособныхъ ни къ какой службѣ.

Недостатки, не исключаящія возможности гарнизонной службы, слѣдующіе:

- 1) Потеря существа черепныхъ костей вслѣдствіе раненія, если ношеніе военной амуниціи не затрудняетъ головы.
- 2) Незначительная степень слабости зрѣнія, вслѣдствіе ли нервнаго страданія, или пятенъ на роговой оболочкѣ, или другихъ органическихъ измѣненій глаза.
- 3) Слепота на лѣвый глазъ, при совершенномъ здоровьи праваго.
- 4) Постоянно усиливающаяся глухота.
- 5) Потеря рѣзцовъ, клыковъ и первыхъ коренныхъ зубовъ, хотя бы въ одномъ ряду.
- 6) Кривая шея.
- 7) Высшая степень настоящаго зоба, если поражены боковыя части желѣзъ безъ затрудненія въ дыханіи.
- 8) Значительныя расширенія венъ, требующія подвязокъ.
- 9) Незначительная водяная опухоль яичка, устраненіе которой оперативнымъ путемъ невозможно, вслѣдствіе сопротивленія большаго или другихъ причинъ.
- 10) Простая паховая и бедренная грыжи, удержимыя бандажами.
- 11) Отвердѣніе и опуханіе въ значительной степени одного яичка.
- 12) Хроническая грудная болѣзнь, оставшаяся слабость и раздражительность дыхательныхъ органовъ послѣ бывшихъ острыхъ болѣзней; хроническій, часто возвращающійся легочный катаръ, хроническая осиплость.
- 13) Легкіе астматическіе припадки.
- 14) Хроническія страданія брюшныхъ органовъ, какъ напр. расстройство пищеваренія, привычныя судороги желудка.
- 15) Геморроидальныя страданія, болѣзненные геморроидальныя шишки; кровотеченіе изъ мочеиспускательнаго канала.
- 16) Хроническій ревматизмъ безъ опухоли въ страждущихъ частяхъ,
- 17) Слабость сочлененій вслѣдствіе наружныхъ причинъ.
- 18) Продолжительная слабость членовъ вслѣдствіе наружныхъ поражений, соединенная съ болями при перемѣнахъ погоды.
- 19) Сильное расширеніе венъ на большомъ пространствѣ члена, безъ болей.
- 20) Рубцы ножныхъ язвъ, легко разрывающіеся отъ усиленнаго хожденія.
- 21) Укороченіе ноги вслѣдствіе переломовъ, дѣлающееся незамѣтнымъ отъ ношенія высокихъ каблуковъ.

Кромѣ способности или неспособности къ другой службѣ инвалидовъ, изслѣдованію врача подлежатъ вопросы: въ какой степени испытуемый инвалидъ въ состояніи прокормить себя своимъ трудомъ. Въ этомъ отношеніи инвалиды раздѣлены на 4 класса:

1) На такихъ, которымъ физическіе недостатки не мѣшаютъ пріобрѣтать пропитаніе работою.

2) На такихъ, которые *отчасти* (theilweise) только неспособны къ пріобрѣтенію хлѣба.

3) На такихъ, которые *большею частию* (größtentheils) неспособны къ этому.

4) На такихъ, которые *вовсе* неспособны пріобрѣтать хлѣбъ собственными трудами.

Къ послѣднему разряду принадлежатъ страдающіе значительнымъ пораженіемъ глазъ, глухотою, нѣмотою, душевными болѣзнями, падучею болѣзнію, параличемъ или совершенно потерю одного изъ большихъ членовъ, изувѣченіемъ лица огромными язвами, возбуждающими отвращеніе, болѣзнями важныхъ внутреннихъ органовъ и вообще такими пораженіями, съ которыми соединена хилость и слабость, дѣлающія всякую работу, сопряженную съ усиліями, невозможною. Только такого рода субъекты могутъ быть признаваемы за *совершенно неспособныхъ пропитывать сами себя*.

Опредѣленіе прочихъ подраздѣленій зависитъ отъ врача, который на каждый подобный случай обязанъ дать подробное свидѣтельство.

Мы представили здѣсь краткій экстрактъ прусскихъ инструкцій и выпустили изъ виду всю административную процедуру, нисколько для насъ нелюбопытную и сильно отзывающуюся бюрократическою щепетильностью. Вопросъ же, на сколько эти инструкціи удовлетворяютъ потребностямъ флота, мы предоставляемъ рѣшить опытнымъ намъ въ этомъ дѣлѣ, замѣтивъ, между прочимъ, что въ расpredѣленіяхъ людей на роды службы по физическимъ недостаткамъ много недосказаннаго, неяснаго, могущаго подать поводъ къ толкованію инструкцій различнымъ образомъ.

Коснувшись прусскаго флота, неизлишне будетъ познакомиться хоть немного съ положеніемъ прусскихъ врачей, въ особенности флотскихъ, на которое недавно появившееся сочиненіе профессора Вольфа *Ueber den Stand des Arztes*, надѣлавшее много шума въ Германіи, бросаетъ яркій свѣтъ. Вотъ извлеченіе изъ статьи д-ра Бѣлоголоваго, помѣщенной въ 30 № Медицинскаго Вѣстника: «Я не могу удержаться, говорить онъ, чтобы не обратить вниманія на то, какъ грубо попираетъ прусское правительство чувство собственнаго достоинства врачей: изъ всѣхъ законоположеній относительно ихъ,

видно, какъ мало имѣтъ вѣры правительство въ добросовѣстность медицинской корпораціи и какъ низко ставитъ ее въ своихъ глазахъ. Примѣромъ между прочимъ можетъ служить то, что высшее медицинское управленіе лишено всякой инициативы и находится въ рукахъ и подъ контролемъ не врачей, а чиновниковъ, и не только административное управленіе, а чисто ученныя учрежденія, какъ напримѣръ, ученая депутація, въ область занятій которой входитъ обязанность слѣдить за успѣхами наукъ и способствовать ихъ примѣненію къ жизни государства, ревизія таксъ, наблюденіе за больницами и т. д. состоитъ подъ предсѣдательствомъ и контролемъ не врача, а чиновника, неимѣющаго никакого понятія о медицинѣ; точно также и медицинскія коллегіи, имѣющія строго учено-консультативное назначеніе, находятся подъ предсѣдательствомъ оберъ-президента провинціи.

Но всего рѣзче выступаетъ униженное положеніе врачей, служащихъ въ военномъ вѣдомствѣ; въ іерархіи военныхъ чиновъ они послѣдняя спица въ колесницѣ и надо ближе знать «конкерское» направленіе офицеровъ прусской арміи, консервативный духъ ихъ замкнутой корпораціи, и огромное значеніе, которое они придаютъ чинамъ и рангамъ, чтобы исполнѣтъ понятъ на какую жалкую роль между ними обреченъ военный медикъ, съ его ничтожными служебными правами. Такъ врачъ, занимающій низшую военно-медицинскую должность врача ассистента, стоитъ по рангу ниже младшаго офицера перваго армейскаго чина—*second-lieutenant*; баталіонный врачъ ниже младшаго *premier-lieutenant*, и наконецъ полковой врачъ ниже младшаго капитана въ полку. Этимъ рангомъ большею частію и завершается карьера военного врача, потому что высшихъ должностей, такъ называемыхъ генераль-докторовъ, съ маіорскимъ рангомъ, на всю армію полагается 10. Притомъ военные врачи не пользуются правомъ, присвоеннымъ всѣмъ офицерамъ, на общественную квартиру, раціоны и деньщиковъ.

«Еще болѣе унижено положеніе врача въ прусскомъ флотѣ, гдѣ медикъ, исполняющій свою годовичную обязательную службу, поставленъ ниже кадетовъ; боцманъ, машинистъ—каждый имѣтъ свой собственный уголокъ на кораблѣ, а врачу не полагается его, и онъ долженъ жить и ѣсть вмѣстѣ съ кадетами въ междечной части корабля. Самое высшее и единственное на весь флотъ мѣсто морскаго генераль-доктора равняется рангу капитана корвета.»

Д-ръ З. Говорливый.

По поводу замѣтки на рецензію: «Руководство къ съемкѣ береговъ и промѣру».

Въ 26 № Кронштадтскаго Вѣстника появилось замѣчаніе на рецензію сочиненія: «Руководство къ съемкѣ береговъ и промѣру, составленное для воспитанниковъ Морскаго Кадетскаго корпуса П. И. Кузнецовымъ».

Неизвѣстный авторъ замѣтки, выходя въ литературномъ изложеніи изъ правилъ приличія, за что-то сильно негодуешь на автора рецензіи и весьма наивно выражается такъ: *«мы не имѣли намѣренія высказать нашего мнѣнія (т. е. наше мнѣніе) о сочиненіи г. Кузнецова, а желали только сдѣлать замѣчаніе на рецензію г. Андреева, и собственно потому, что объ рецензіи этого сочиненія г. Мельницкій, въ Кронштадтскомъ Вѣстникѣ, сказалъ, что она удовлетворительна»*. Странное, подумаешь, желаніе! и даже, можно сказать, болѣе чѣмъ странное, говорить—не для пользы науки, а только для того, что одинъ сказалъ про другаго, что рецензія послѣдняго о руководствѣ къ съемкѣ береговъ и промѣру—вполнѣ удовлетворительна!

Какъ видно, г. неизвѣстный замѣчатель, въ замѣткѣ своей сильно взволнованъ, и главное, претендуетъ на Андреева за то, что въ рецензіи его, онъ увидѣлъ многозначительныя слова, именно: «не мѣшаетъ всякому моряку ознакомиться съ гидрографическими работами», и «книга,—руководство къ съемкѣ береговъ и промѣру, явленіе весьма отрадное, и ее можно рекомендовать каждому моряку!» — Что же въ этихъ словахъ обиднаго: не мѣшаетъ всякому моряку ознакомиться съ гидрографическими работами?!—Ежели кто съ ними незнакомъ, то право, не лишнее ознакомиться. Ежели же для васъ, г. замѣчатель, сильно обидна сказанная нами фраза *всякому моряку*, то извините насъ за невольную обиду, и мы охотно беремъ эту фразу назадъ и вставляемъ слѣдующую: кому интересно знать подробности гидрографическихъ работъ, тому рекомендуемъ книгу П. И. Кузнецова — «Руководство къ съемкѣ береговъ и промѣру». Говоримъ эту фразу на томъ основаніи, что въ настоящее время многимъ приходится въ кругосвѣтномъ плаваніи заниматься описью какой нибудь бухты, гавани, якорнаго мѣста, острова, рѣки и проч.; а такъ какъ, по части этого дѣла, до появленія выше-сказаннаго руководства, ничего не было печатнаго, даже и рукописнаго, то понятно: книгу эту не мѣшаетъ имѣть моряку. Вѣдь нельзя же приложить именной списокъ, кому надо, кому не надо

имѣть это руководство, потому и говорится общей фразой; слѣдовательно, что же тутъ обиднаго-то?

Мы лично видѣли много случаевъ, въ которыхъ недостатокъ руководства къ съемкѣ и промѣру игралъ важную роль; возьмемъ въ примѣръ нѣкоторые изъ нихъ. Капитанъ посылаетъ офицера обследовать банку и оградить ее, для безопасности плаванія, вѣхами. Офицеръ рѣзко отзывается незнаніемъ этого дѣла, хотя, можетъ быть, душевно и со всею охотою желалъ бы выполнить порученіе. Другаго посылаютъ вымѣрить ширину пролива и длину рифовъ, по сторонамъ его идущихъ; но тутъ затрудненіе встрѣчается еще большее; а отчего оно происходитъ, отвѣтъ говорить самъ за себя, и проч.

Г. замѣчатель, ваше перо такъ остро, что даже пишетъ не то, что вы желали бы написать по поводу многозначительныхъ для васъ какихъ-то словъ! Вы глумитесь надъ фамиліей Андреева, но, глумясь, скрываете свою, а это не дѣлаетъ вамъ чести! Вы стараетесь забрызгать рецензента какою-то грязью, но не замѣчаете, что этимъ мараете только себя! Вы изволите подшучивать, — что рецензентъ и глазъ-то практика закрылъ, и *былъ такъ смѣлъ*, что не сказалъ ничего о теодолитѣ, объ универсальномъ инструментѣ, и что онъ задалъ себѣ задачу — похвалить сочиненіе П. И. Кузнецова, и только при разборѣ третьяго отдѣла руководства попалъ на свою почву, и проч. Прекрасно. Вы осуждаете рецензента, а сами даже не изволили прочесть внимательно ни руководства, ни рецензіи его! Вы изволили, еще повторю, или не прочитать, или забыть то мѣсто, гдѣ авторъ въ руководствѣ говоритъ: «назначеніе этой книги состоятъ только въ томъ, чтобы служить учебнымъ пособіемъ при классномъ и практичномъ изученіи съемочныхъ и промѣрныхъ работъ подъ руководствомъ преподавателя», а между тѣмъ, упрекаете меня въ томъ, что я не сказалъ ни слова объ инструментахъ высшей геодезіи. Мы съ вами, г. неизвѣстный, никакъ не можемъ согласиться: вы говорите, что трудъ г. Кузнецова, какъ трудъ по части гидрографіи, имѣетъ свои неоспоримыя достоинства, но имѣетъ свои и недостатки, а *какъ учебное руководство — недостатки его капитальны*. Съ первымъ мы совершенно согласны, но со вторымъ мнѣніе наше далеко не сходится; и хотя трудъ г. Кузнецова, смотря съ общей точки гидрографіи, весьма сжатый, но какъ учебное руководство довольно достаточный, о чемъ я имѣлъ честь говорить въ своемъ послѣднемъ разборѣ руководства; слѣдовательно, какъ взглядѣться въ слова вашего замѣчанія, то вы совершенно напрасно тратили и время и бумагу лишь для того, чтобы заявить, что я только на 6 страницахъ написалъ рецензію и ни сказалъ ничего о теодолитѣ,

универсальномъ инструментѣ, объ уровнѣ ихъ и прочихъ приемахъ высшей геодезіи. Неужели все достоинство рецензіи состоитъ въ томъ, чтобы было въ ней больше страницъ?

Для производства съомокъ: береговой, магистральной и глазомѣрной, мы и при настоящемъ случаѣ повторяемъ, что въ руководствѣ онѣ объяснены весьма достаточно, и воспитанникамъ дается полное понятіе о производствѣ этого дѣла, а относительно предмета изложенія собственно морской съемки мы нисколько не конфузимся тѣмъ, какъ вы изволите утверждать: что ея незнаемъ, хотя она по вашему и *суть* всего! Позвольте спросить, г. неизвѣстный замѣчатель: гдѣ же эту *суть-то* можно найти, скажите пожалуйста? Гдѣ вы ее видѣли?.. Мы ничего печатнаго, ничего гласнаго о морской съемкѣ до сихъ поръ еще не имѣемъ; да она у насъ только что началась по немногу вырабатываться; поэтому мы и не сказали о ней въ рецензіи. Вѣроятно, и вы, г. замѣчатель, объ ней врядъ ли что скажете. Гораздо вѣрнѣе обвинять рецензію въ томъ, что она не указала на пропускъ въ руководствѣ, относительно составленія морскихъ картъ; вотъ это было бы дѣло.

Изъ вашихъ словъ г. замѣчатель, видно, что вы не только не знакомы съ исторіей нашей гидрографіи, но даже вовсе незнакомы и съ нашими гидрографическими работами въ новѣйшее время! а не худо бы съ ними познакомиться, а познакомившись и *суть-то* всего оказалась бы совершенно въ другомъ мѣстѣ. Также понятно, отчего вы съ какой то особенной ироніей, съ какимъ-то страннымъ сарказмомъ, издѣваетесь надъ тѣмъ, что мы говорили о ситуаціи: по вашему, ситуація не играетъ важной роли въ гидрографіи при производствѣ съемочныхъ и промѣрныхъ работъ! Такъ ли это, г. авторъ замѣтки? Не ошибаетесь ли въ этомъ? По нашему мнѣнію: съемочная и промѣрная работа, безъ должной и вѣрной ситуаціи, есть голова безъ туловища, и потому, умѣть вѣрно обозначать на планѣ изслѣдуемую мѣстность есть дѣло не послѣдней важности; слѣдовательно, необходимо знать подробно всѣ условія ситуаціи, чтобы ею рельефно и понятно для всякаго обозначать мѣстности, которыя представляетъ гидрографическій планъ или карта.

Вы, г. неизвѣстный, изволили выразиться про меня, что я былъ такъ смѣлъ и не сказалъ ничего о теодолитѣ, универсальномъ инструментѣ, и о повѣркѣ ихъ, т. е. объ уровнѣ; но вы, въ своей замѣткѣ, не сказавши и двухъ словъ дѣльныхъ о руководствѣ въ съемкѣ и промѣру, выразились о немъ такъ: «недостатки его капитальны». Эти слова болѣе чѣмъ смѣлы, особенно если сопоставить ихъ съ вашею же оговоркою: «мы не имѣли намѣренія высказать на-

шего мнѣнія о сочиненіи г. Кузнецова, а желали только сдѣлать замѣчаніе на рецензію г. Андреева». Вы не желаете высказывать ваше мнѣніе о руководствѣ, а между тѣмъ бездоказательно хотите его убить во мнѣніи читателей! Подумаешь, изъ-за чего люди хлопочутъ? — Не нравится, неправильна рецензія Андреева, такъ напишите свою, болѣе правильную! Всѣ будутъ благодарны; всѣхъ займетъ интересъ рецензіи, а при этомъ и наука выиграетъ. Надо замѣтить и то, что полное руководство для производства гидрографическихъ работъ — ждетъ еще автора. Вотъ ежели бы хоть самъ г. неизвѣстный, такъ бойко осуждающій другихъ по части гидрографіи, написалъ полное руководство, то какъ были бы благодарны за такой полезный трудъ, за пополненіе такого пробѣла въ нашей морской литературѣ; а мы, по выходѣ его, можемъ, тоже написали бы рецензію, и уже разобрали бы со всею подробностію, т. е. сказали бы и о теодолитѣ, и объ универсальномъ инструментѣ, и о повѣркахъ ихъ, т. е. объ уровнѣ, и о такъ вами называемой *сущи* всего сочиненія, т. е. о морской съемкѣ.

У насъ въ морской литературѣ мало кто пишетъ; ежели же кто что нибудь написалъ, то на того тоже пойдутъ писать одно за другимъ — возраженіе, опроверженіе, отвѣты, замѣчанія и проч.; изъ всего этого выходитъ одно какое-то броженіе, а дѣльнаго весьма мало. Грустно!..

Въ заключеніе, считаемъ обязанностію сказать еще слѣдующее. Болѣзнь и служебныя занятія не позволили мнѣ раньше отвѣчать на замѣчаніе неизвѣстнаго замѣчателя; но далѣе входить въ полемику, ни въ какомъ случаѣ мы не намѣрены, тѣмъ болѣе, въ такую полемику, гдѣ авторъ какого нибудь замѣчанія имѣетъ одно только *намѣреніе*, скрывъ свое имя, вылить желчь на другаго, извѣстнаго по имени. Для науки, такого рода полемика — бесполезна, а для мыслящихъ людей неприлична.

А. Андреевъ.

ЕЩЕ МАТЕРІАЛЫ ДЛЯ ИСТОРИИ РОССИЙСКОЙ АМЕРИКАНСКОЙ К^О.

Замѣтивъ въ указаніи книгъ, могущихъ служить матеріаломъ для исторіи русскихъ заселеній на берегахъ Тихаго океана (№ 4 прибавленій къ М. Сб. 1861 года), пропускъ нѣкоторыхъ сочиненій, подходящихъ къ упомянутому указанію, мы считаемъ не лишнимъ, на первый разъ, обратить вниманіе интересующихся исторіею Рос-

сійской Американской компаніи, на трудъ г. Дюго-Силли (*) и привести изъ него описаніе бывшаго нашего селенія Росса (часть II, стр. 211—227):

«...Мы вышли 30 мая 1828 года изъ Монтерея съ весьма плохими свѣдѣніями о географическомъ положеніи русской колоніи.

«Къ вечеру 2 іюня мы были въ нѣсколькихъ миляхъ отъ берега, именно тамъ, гдѣ я предполагалъ, что находится русская колонія, и дѣйствительно мы, посредствомъ зрительныхъ трубъ, стали различать нѣчто, похожее на группу домовъ. Будучи къ захожденію солнца еще ближе къ берегу и удостовѣрившись, что мы не ошиблись въ нашемъ предположеніи, я приказалъ поднять флагъ и выпалить изъ пушки. Небольшой кружокъ бѣлаго дыма извѣстилъ насъ, что намъ отвѣчаютъ тѣмъ же способомъ, и вслѣдъ за тѣмъ мы увидѣли русскій флагъ. Но было уже слишкомъ поздно, чтобы подойти еще ближе, и поэтому провели ночь подъ малыми парусами, удерживая свое мѣсто.

«3-го числа съ расвѣтомъ мы подошли ближе и легли въ дрейфъ съ цѣлю разсмотрѣть берегъ, но не могли открыть ни малѣйшаго признака бухточки или гаванцы, и скорѣ увидѣли шедшія къ намъ три трехлюнные байдарки. Когда онѣ пристали къ борту, къ намъ вышелъ на палубу самъ начальникъ колоніи, г. Павелъ Шелиховъ, которому я объяснилъ причину моего появленія и у котораго въ то же время испросилъ разрѣшеніе зайти въ его портъ для продажи тѣхъ товаровъ, которые понадобятся. Хотя онъ въ нихъ не очень нуждался и самъ не изобиловалъ предметами для мѣны, но, однакожъ, весьма ласково принялъ мои предложенія и, приказавъ одному изъ своихъ людей служить лодманомъ, изъявилъ желаніе идти со мною въ Бodega, единственное якорное мѣсто колоніи. Отославъ двѣ байдарки обратно въ Россъ, онъ меня попросилъ поднять третью байдарку на судно. Наполнивъ паруса, мы пошли параллельно берегу.

«Съ того мѣста, гдѣ мы лежали въ дрейфѣ, видъ Росса нисколько не походилъ на калифорнскія президіи, поражающія своею отсталостію и невѣжествомъ своихъ обитателей относительно строительнаго искусства. Въ Россѣ, напротивъ, мы видѣли прочныя крыши, дома изящной постройки, засѣянные поля, окруженные по-лисадниками. Все напоминало Европу. Проплывъ миль пятнадцать, мы достигли небольшого полуострова, образующаго рейдъ Бodega.

(*) Voyage autour du monde, principalement à la Californie et aux îles Sandwich, pendant les années 1826, 1827, 1828 et 1829, par A. Duhaut-Cilly, capitaine au long-cours, chevalier de la Légion d'honneur, etc. Парижъ 1835 г., in двѣ части (имѣется въ библиотекѣ М. Уч. к.).

Въ 300 саженьяхъ къ О отъ его мыса лежитъ плоскій скалистый островокъ, покрытый рѣдкой зеленью. Волненіе съ силою разбивалось на немъ и на рифѣ, прилежащемъ къ ОЮ сторонѣ островка. Русскій лодманъ провелъ насъ между полуостровомъ и островкомъ и положилъ якорь на 4 или 5 саженой глубинѣ, по самой срединѣ бухточки, защищенной берегами отъ С чрезъ N до О, т. е. на три четверти компаса.

«Г. Шелпховъ, взявъ съ меня слово, что я его посѣщу на слѣдующій день, къ вечеру съѣхалъ на берегъ, гдѣ его ожидали верховыя лошади.

«4-го числа утромъ, увидѣвъ ожидавшихъ насъ осѣдланыхъ лошадей, я, докторъ Ботти и нашъ лодманъ съѣхали на берегъ. Пристань расположена въ гаванцѣ у устья солянаго озера и защищена отъ всѣхъ вѣтровъ. Она могла бы по нуждѣ служить убѣжищемъ для судовъ малаго углубленія; тамъ устроены для нуждъ русскихъ судовъ два прекрасные деревянные магазина.

«Сѣвши на лошадей, мы поскакали, въ сопровожденіи нѣсколькихъ русскихъ и нашего лодмана, наканунѣ еще такъ молодецки распоряжавшагося на морѣ и теперь смѣло гарцовавшаго на лихомъ конѣ. Проѣхавъ перешеекъ полуострова, мы сначала держали путь по песку морскаго берега, а потомъ поднялись по отлогой возвышенности, а далѣе ѣхали по равнинѣ, покрытой травой, спѣлою земляникою и безчисленными разнообразнѣйшими цвѣточками. Восхитителенъ былъ контрастъ бѣлизны пѣны буруновъ, разбивавшихся у подножія крутизны, чернаго цвѣта скалъ и пышной зелени луговъ, по которымъ лошади шли какъ по мягкому коври. Наконецъ доскакали мы до рѣки, называемой туземцами *Sacabaya*, русскими же Славянкою. Она глубока и даже среди лѣта нѣтъ въ ней бродовъ; зимою же она превращается въ страшный потокъ, выносящій въ море огромныя деревья, сорванныя бурями. Берега были усажены громадными соснами, обмелѣвшими въ рѣкѣ послѣ спада воды.

«Переправа черезъ Славянку чрезвычайно опасна, и не далѣе какъ два года тому назадъ въ ней утонулъ американскій шкиперъ. Мы благополучно переѣхали рѣку, въ ожидавшей насъ байдаркѣ, но такъ какъ она была двулучная, то ей приходилось переправляться для каждаго изъ насъ.»

Послѣ подробнаго описанія байдарокъ и удивительной ловкости, съ которою алеуты ими управляютъ, авторъ продолжаетъ:

«Лошади, привыкшія къ переправѣ черезъ рѣку, переплыли ее безъ малѣйшаго затрудненія. На другомъ берегу намъ пришлось подняться по чрезвычайно крутой дорогѣ. Съ трудомъ и даже опасностью достигнувъ вершины горы, мы были поражены видомъ испо-

линскихъ сосенъ, посреди которыхъ росли сикоморы, лавровыя деревья и разныхъ родовъ дубы. Съ высоты 300 сажень намъ представился видъ моря, но шумъ буруновъ до насъ не доходилъ, и пѣна волнъ представлялась нашимъ взорамъ какъ бѣлыя точки на голубомъ полѣ.

«Вскорѣ спустились мы съ горъ по столь же крутой и крайне неудобной дорогѣ и стали распознавать вдали селеніе Россѣ. Переѣздивъ здѣсь усталыхъ лошадей на свѣжихъ, присланныхъ г. Шелиховымъ на встрѣчу намъ, мы достигли селенія въ одиннадцать часовъ утра.

«Россѣ образуетъ большой четырехугольникъ, окруженный полисадомъ, въ 20 футъ вышиною, и на поверхности котораго придѣлана надежная рогатка.

«На NO и SW-выхъ углахъ четырехугольника пристроены восьмиугольныя башни съ амбразурами и бойницами. По четыремъ сторонамъ крѣпости, соответствующимъ главнымъ четыремъ румбамъ, неходятся четверо воротъ, изъ коихъ, чрезъ отверстіе, подобное корабельному порту, выглядываетъ по одной карронадѣ; на дворѣ крѣпости находились двѣ мѣдныя полевые пушки съ зарядными ящиками. Зданія состояли изъ великолѣпнаго дома начальника, красивыхъ домовъ подчиненныхъ, большихъ магазиновъ и разныхъ мастерскихъ. Въ SO углу четырехугольника находится церковь. Крѣпость, расположенная на площадкѣ, защищается съ морской стороны обрывомъ, вышиною въ 200 футъ, а съ N и S—балками. Обѣ балки спускаются до морскаго берега, гдѣ образуютъ бухточки, которыя служатъ гаванцами гребнымъ судамъ колоніи.

«Всѣ зданія въ Россѣ деревянныя, но выстроены превосходно и содержатся отлично. Въ домѣ начальника встрѣчается европейскій комфортъ, о которомъ до сихъ поръ не имѣютъ еще понятія въ Калифорніи. Въ четырехугольника выстроены красивые домики 60 русскихъ промышленниковъ, низенькія избышки 80 алеутовъ и конические шалаши такого же числа туземцевъ.

«Къ востоку отъ селенія, земля поднимается постепенно до значительной вышины, покрытой густыми лѣсами, которые защищаютъ село отъ сѣверныхъ и юговосточныхъ вѣтровъ. По всѣмъ этимъ показностямъ разведены поля съ пшеницею, овсомъ, картофелемъ, бобами и пр.; каждое поле обнесено частоколомъ для предохраненія засѣвовъ отъ табуновъ, стадъ и дикихъ звѣрей.

«Невзирая на свой воинственный видъ, селеніе это чисто коммерческое, въ которомъ, однакожъ, господствуетъ порядокъ, дисциплина и тщательный присмотръ. Промышленники, они же и мастера и солдаты, кромѣ дневныхъ работъ, занимаютъ ночные кара-

улы; а въ воскресные и праздничные дни являются на смотры и занимаются пушечнымъ и ружейнымъ ученіемъ.

«Селеніе, существующее болѣе пятнадцати лѣтъ и повидимому ни въ чемъ не нуждающееся, уже не соотвѣтствуетъ первоначальной своей цѣли—промыслу бобровъ въ бухтѣ С. Франциско и тюленей на Фореллонскихъ скалахъ; бобры исчезаютъ и тюленей уже такъ мало, что вскорѣ не изъ-за чего будетъ промыслять. Поэтому г. Шелиховъ обращаетъ все свое вниманіе на сельское хозяйство и снабжаетъ теперь Ситху пшеницею и овощами. Въ настоящее время у него болѣе шестисотъ коровъ, но онъ отъ нихъ получаетъ масла и сыра болѣе, чѣмъ сколько получается во всей верхней Калифорніи отъ безчисленныхъ стадъ.

«Всѣ эти преимущества не въ состояніи, однакожъ, избавить путешественника отъ грустнаго и печальнаго чувства, возбуждаемаго при видѣ корабельной или казарменной жизни колоніальныхъ жителей. Какъ начальникъ, такъ и всѣ русскіе живутъ холостяками и лишены женскаго общества. Алеуты и туземцы женаты, но ихъ жены, возбуждающія въ путешественникѣ отвращеніе, заставляютъ его по неволѣ, какія-бы ни были отношенія между ими и русскими, смотрѣть на послѣднихъ съ сожалѣніемъ и соболѣзновать ихъ ненормальному положенію. Женскія работы исполняются мужчинами, и этотъ контрастъ тяжело ложится на сердце наблюдателя.

«Г. Шелиховъ повелъ меня также въ ближайшій лѣсъ, гдѣ рубили деревья, обтесывали бревна и выпиливали доски, столько же для собственныхъ потребностей, сколько и для продажи въ Калифорнію, на Сандвичевы острова и пр. Дѣлаютъ также готовныя избы, которыя вывозятся разобранными (*). Срубленные деревья почти всѣ изъ разныхъ породъ ели и преимущественно изъ породы *рао сологадо*. Это дерево, достигающее огромныхъ размѣровъ, мягко и весьма легко колетса, но хрупко и мало содержитъ смолистыхъ частей.

«Мы пользовались въ домѣ г. Шелихова необыкновеннымъ гостепріимствомъ; но, къ сожалѣнію, ни докторъ Ботти, ни я не понимали по русски, а нашъ радушный хозяинъ не зналъ ни по французски, ни по англійски, ни по испански. Мои торговыя надежды на Россѣ были неудачны: не задолго предъ моимъ приходомъ американское судно вымѣняло у г. Шелихова всѣ бывшіе у него пушные товары, и на мою долю достались только нѣсколько сотенъ тю-

(*) Въ самый разгаръ основанія и развитія С.-Франциско, туда вывозились даже готовые дома изъ Гамбурга. Любопытно бы было знать много-ли домовъ доставлено было возрождающемуся городу изъ сосѣдней Ситхи, какъ извѣстно, изобилующей строевымъ лѣсомъ.

леньихъ шкуръ. На третій день нашего пребыванія въ Россѣ, я отправился рано утромъ на ближайшій холмъ, съ котораго снялъ видъ крѣпости, приложенный къ моему сочиненію. Послѣ завтрака мы верхами же благополучно достигли Бодеха, откуда 7 числа ушли въ Монтерей.»

А. В.

BIBLIOGRAPHIE BIOGRAPHIQUE ou dictionnaire de 26 000 ouvrages, tant anciens que modernes, relatifs à l'histoire de la vie publique et privée des hommes célèbres de tous les temps et de toutes les nations, par Edouard Marie Oettinger. Лейпцигъ и Парижъ, 1850 г. in 4, 788 стр., въ двухъ столбцахъ. Цѣна 7 руб. 15 к. (у Вольфа).

BIBLIOGRAPHIE BIOGRAPHIQUE UNIVERSELLE. Dictionnaire des ouvrages relatifs à l'histoire de la vie publique et privée des personnages célèbres de tous les temps et de toutes les nations, par E. M. Oettinger. Брюссель, 1854 г., in 8 большого формата, двѣ части, IV, 1—1264 и 1265—2192 стр., въ двухъ столбцахъ. Цѣна 15 р. с. (у Шмицдорфа).

Г. Эттингеръ, извѣстный въ нѣмецкой литературѣ какъ поэтъ, драматургъ, сатирикъ и авторъ романовъ и юмористическихъ статей, употребилъ 12 лѣтъ своей жизни на чтеніе до тысячи каталоговъ и на пересмотръ болѣе двадцати большихъ библиотекъ, чтобъ составить первый изъ указанныхъ нами въ оглавленіи лексиконовъ. Всѣ личности, о которыхъ авторъ нашелъ жизнеописанія, расположены въ его лексиконѣ въ алфавитномъ порядкѣ, съ указаніемъ подъ каждымъ лицомъ: 1) хронологическаго реестра всѣхъ біографическихъ монографій; 2) числа различныхъ ихъ изданій, перепечатаній и переводовъ на другіе языки; 3) времени рожденія и смерти каждаго лица; 4) времени вступленія на престолъ императоровъ, королей, папъ и пр., и 5) приложенныхъ къ сочиненіямъ портретовъ. Противъ каждаго сочиненія, которое находится въ дрезденской королевской библиотекѣ, поставлена въ скобкахъ буква D.

Включивъ въ лексиконъ сочиненія на всѣхъ европейскихъ языкахъ, кромѣ греческаго и турецкаго, авторъ, при всей любви къ своему добросовѣстному труду, названному имъ въ предисловіи къ второму

изданію «первымъ начертаніемъ» и «скромною попыткою»—сдѣлать въ немъ много пропусковъ и нѣкоторыя ошибки, въ чемъ и самъ сознается и чего, при столь громадномъ трудѣ, и невозможно было избѣгнуть. Такъ напримѣръ пропущенъ графъ Беньовскій, и не приведены его автобіографія и многія біографіи о немъ (*). Далѣе, названъ русскій генералъ-лейтенантъ Ностицъ, поступившій въ русскую службу изъ прусской молодымъ человѣкомъ: *général-allemand*.

Въ особенности скудны сочиненія на русскомъ, польскомъ, венгерскомъ и шведскомъ языкахъ. Заглавія русскихъ книгъ указаны въ переводѣ. Для примѣра приводимъ Лефорта:

LEFORT (François) général et amiral de Russie (1656—12 mars 1699).

*Basseville (Nicolas Jean Hugon de), Précis historique sur la vie et les exploits de François Lefort, général et grand-amiral de Russie, Genève et Paris 1785, 8 (12040) (**).*

Golikow (Iwan) Lebensbeschreibung Lefort's und Gordon's St. Petersburg, 1800, 2 vol., 8. Ecrite en russe (12041).

Для примѣра скажемъ, что приведены сочиненія: 387 о Наполеонѣ I, 123 о Фридрихѣ II, 41 о Петрѣ Великомъ, 34 о Христофорѣ Колумбѣ, 21 о Карлѣ XII, 19 о Нельсонѣ, 9 о Кукѣ, 6 о графѣ Мюнхѣ, 6 о Торденскельдѣ, 5 о Св. Вячеславѣ (на чешскомъ языкѣ), 5-объ А. Д. Меншиковѣ, 5 о Рюйтерѣ, 5 о Жанѣ Барѣ, 4 о Дюкенѣ, 4 о графѣ Каподистріа, 3 о Сюффренѣ и пр. и пр.

Второе изданіе, содержащее 45 666 сочиненій, почти вдвое противъ перваго, отличается еще слѣдующими обогащеніями: 1) временами браковъ императрицъ, королевъ и принцессъ; 2) историческими и литературными замѣтками объ авторахъ рѣдкихъ, запрещенныхъ или къ сожженію присужденныхъ сочиненій, сочиненій, заслужившихъ академическія преміи, и сочиненій сатирическихъ, памфлетовъ, пасквилей и т. п., и 3) указаніями на энциклопедіи, историческіе и біографическіе лексиконы, на сочиненія, содержащія біографіи лицъ

(*) Не одно сочиненіе о Беньовскомъ не переведено на русскій языкъ, но есть о немъ свѣдѣнія въ нашихъ періодическихъ изданіяхъ: Благодаря «Русской морской бібліотекѣ» Соколова (см. Зап. Гидр. деп.), не трудно отыскать статьи: «Побѣда графа Беньовскаго изъ Камчатки во Францію», *В. Берга*—Сынъ Отечества, 1821 г., 27 и 28. «Записки канцеляриста Рюмина о приключеніяхъ его съ Беньовскимъ», *В. Берга*—Сѣв. Архивъ, 1822 г., I, 5 и 6, II 7. «Замокъ Беньовскаго на Мадагаскарѣ»—Сѣв. Пчела, 1841 г. № 290, и «Любопытный актъ къ біографіи Беньовскаго: Письмо князя Вяземскаго камчатскому коменданту марта 1773 г.»—Русск. Вѣстн., 1842 г. 5—6.

(**) Цифры въ скобкахъ означаютъ нумерацію двадцати шести тысячъ сочиненій, не считая указаній переведенныхъ, которымъ вѣтъ нумераціи.

одной только нации (*biographies nationales*), специальные биографии академиковъ, врачей, живописцевъ, моряковъ (*) и т. д. и наконецъ портретными каталогами. Подобно тому какъ въ первомъ изданіи, книги, находящіяся въ дрезденской библіотекѣ, означены буквою *D*, авторъ во второмъ изданіи указалъ, буквами же, еще на книги, находящіяся въ библіотекахъ: Безансонской (*Bes.*), Брюссельской (*Bx.*), Копенгагенской (*Sp.*), Лейпцигской (*L.*), Лейденской (*Ld*), Луврской въ Парижѣ (*Lv*), Оксфордской (*Oxf*) и Парижской публичной (*P*).

Столь радикальная передѣлка труда, въ продолженіе лишь четырехъ лѣтъ, объясняется только явившимися добровольными сотрудниками, которые побуждены были помочь г. Эттингеру вслѣдствіе его просьбы къ библіотекарямъ и библіофламъ—не оставить его своими критическими замѣчаніями и совѣтами для преступленія ко второму изданію. Въ списокъ доброжелателей труда автора нѣтъ никого изъ Россіи, и это обстоятельство было причиною, что г. Эттингеръ самъ явился, нѣсколько лѣтъ тому назадъ, въ С. Петербургъ, чтобъ на мѣстѣ пріобрѣсти себѣ корреспондентовъ.

Третьяго изданія лексикона, проданнаго авторомъ брюссельскому типографщику-издателю, Стинону, не будетъ, а явятся по временамъ прибавленія, для полноты которыхъ г. Эттингеръ проситъ всѣхъ сочувствующихъ предпріятію, посылать свои замѣчанія по адресу: *A. M. I. Stienon, imprimeur-éditeur à Bruxelles.*

«Бельгійскій писатель, имя котораго не припомню» —говоритъ г. Эттингеръ въ предисловіи ко второму изданію—«назвалъ біографію младшею сестрою исторіи. Онъ ошибается: она мать-кормилица исторіи. Біографія—исторія личностей; личности же составляютъ нервы, жилы, мышцевые органы того исполнскаго тѣла, которое называется всеобщею исторіею. Біографія есть тайная пружина исторіи. Невозможно писать исторію безъ глубокаго изученія специальныхъ біографій, составляющихъ колесный приборъ того механизма, который никогда не останавливается и который именуется—міромъ. Чтобъ изучить исторію французской имперіи, должно сперва изучить біографію генерала Бонапарте.»

Мы привели эту часть предисловія, чтобъ засвидѣтельствовать, что покойный А. П. Соколовъ, незнавшій о существованіи лексиконовъ г. Эттингера (которыхъ не было и по нынѣ нѣтъ въ библіотекѣ Мор. Уч. Ком., бывшей Гидрограф. депар.), во всѣхъ отношеніяхъ раздѣлялъ взглядъ автора на значеніе біографій относительно

(*) Пропущено между прочимъ сочиненіе Геннекена: *Biographie maritime ou notices historiques sur la vie et les campagnes des marins célèbres français et étrangers*. Парижъ, 1835—1837, in 8, три части.

исторіи. Это глубокое убѣжденіе заставляло Соколова тщательно собирать біографическіе матеріалы, составлять жизнеописанія, когда накопившіяся данныя ему то позволяли, и отыскивать, гдѣ только могъ, портреты моряковъ (завѣщавныхъ имъ морскому вѣдомству, но которымъ, къ сожалѣнію, и по нынѣ нѣтъ еще каталога); благодаря этому убѣжденію, во всѣхъ его историческихъ сочиненіяхъ дѣйствующія лица представляются читателю живо и рельефно. Продолжительная болѣзнь и преждевременная смерть не допустили г. Соколова составить, какъ онъ намѣревался, систематическій и алфавитный указатель своей «Русской морской бібліотекѣ», доведенной до 1851 года и содержащей указанія на 355 сочиненій, 1410 журнальных и газетныхъ статей и 31 рукопись.

Выбравъ изъ этихъ книгъ и статей все біографическое и все морское изъ труда г. Эттингера и прибавивъ указанія на біографіи и некрологи, помѣщенные въ М. Сб., въ Зап. Гидр. деп., въ Зап. М. Уч. ком. и въ Зап. Адм. деп., мы могли бы имѣть морскую біографическую бібліографію, какой нѣтъ ни у одной морской націи.

При выраженіи этого желанія, считаемъ кстати привести слова г. Соколова, высказанныя имъ въ статьѣ: «Нѣсколько словъ о морскомъ словарѣ» (М. Сб. т. I, стр. 357): «Что касается до потребности, то ежели ее измѣрять числомъ подписчиковъ, окупающимъ изданіе, то нечего и говорить—потребности не существуетъ. Но ежели бы всегда такъ измѣрялась потребность, то многому, очень многому, въ русской литературѣ пришлось бы оставаться неизданнымъ: лѣтописи, историческіе матеріалы, каталоги государственныхъ бібліотекъ, академическіе словари и большая часть ученыхъ сочиненій, далеко не окупаются и, можетъ быть, истлѣютъ прежде, нежели будутъ раскуплены. Такъ нельзя измѣрять потребность. Ежели намъ поставить въ примѣръ французовъ, англичанъ и нѣмцевъ, то отвѣтимъ на это, что во-первыхъ, если въ настоящее время тамъ и окупаются ученые книги, то до этого результата дошли все же путемъ пожертвованій; а во-вторыхъ, что каждая изъ этихъ націй находится въ положеніи, болѣе выгодномъ, нежели мы: нѣмецкую книгу, напримѣръ, покупаютъ и англичане и французы, и всѣ другіе мелкіе европейскіе народы; а нашу кто купитъ, кромѣ русскихъ? — Да наконецъ и тамъ, многія ли ученые книги приносятъ выгоду? и всѣ ли окупаются?—Звонки бубны за горами!».

ПРИЛОЖЕНИЕ КЪ СПЕЦИФИКАЦИИ ЖЕЛѢЗНОЙ ВИНТОВОЙ БРОНЕНОСНОЙ БАТАРЕИ, ЗАКАЗАННОЙ ВЪ АНГЛІИ ДЛЯ ИМПЕРАТОРСКАГО РОССІЙСКАГО ПРАВИТЕЛЬСТВА.

Въ № 4 Мор. Сб. за нынѣшній годъ мы познакомили нашихъ читателей съ изданною кораблестроительнымъ департаментомъ спецификаціею заказанной въ Англіи броненосной батареи, а въ № 6—съ такою же спецификаціею батареи, предназначенной къ постройкѣ въ Петербургѣ; теперь мы рекомендуемъ ихъ вниманію брошюрку, носящую названіе, выставленное нами въ заглавіи, и состоящую изъ пяти листовъ чертежей и плановъ, съ краткими изъясненіями. Первый чертежъ представляетъ планъ верхней палубы желѣзной броненосной батареи съ планомъ блиндированной башни; второй—планъ батарейной палубы, въ которой будетъ помѣщена капитанская каюта и каютъ-компанія; третій—планъ нижней палубы, въ кормовой части которой будетъ по шести офицерскихъ каютъ на сторонѣ, лазаретъ на десять человѣкъ, гардемаринская каюта, шкиперская, запасная для лазаретныхъ припасовъ и бѣлья и, наконецъ, канцелярія; въ носовой части—ванны, парусная каюта, входъ въ крытый-камеру, полки и рундуки для багажа; четвертый планъ представляетъ трюмъ батареи. Чертежъ пятый изображаетъ трехцилиндровую горизонтальную машину въ 300 силъ съ холодильникомъ наружнаго охлажденія и перегрѣвательнымъ аппаратомъ, заводчиковъ «Модслей сыновья и Филдъ въ Лондонѣ»; чертежъ шестой—полушироту; седьмой—поперечный разрѣзъ батареи у котловъ, и, наконецъ, восьмой чертежъ—поперечный разрѣзъ у машины.

Н О В Ы Я К Н И Г И .

Сочиненія, указываемыя подъ рубрикою: «Новыя книги», выбираются постоянно изъ: *Bibliographie de la France, journal général de l'imprimerie et de la librairie*, изъ *The publishers circular and general record of british and foreign literature* и изъ *Börsenblatt für den deutschen Buchhandel und die mit ihm verwandten Geschäftszweige*, не дожидаясь прибытія книгъ къ Петербургскимъ книгопродавцамъ.

British Columbia and Vancouver's island, comprising a description of these dependencies, their physical character, climate. capabilities, population, trade, natural history, geology, ethnology, gold fields and future prospects, also an account of the manners and customs of the native Indians, by D. G. T. Macdonald.

Sea Stories, by an old sailor.

On eccentric and centric force: a new theory of projection, by *H. T. A. Pratt*.

Phares de la mer du Nord (Belgique, Hollande, Hanovre, Danemark, Norvège); la mer Baltique (Prusse, Russie, Suède) et la mer Blanche, corrigés en mai 1862, par *Le Gros*, capitaine de frégate.

Défense de l'Angleterre. Projet de la commission; observations sur ce projet. Parallèle entre Portsmouth et Cherbourg, par le capitaine *Vandevelde*.

Avenir de la métallurgie en France vis-à-vis des traités de commerce. Fer, Fonte et Acier, par *Furiat*.

Souvenirs de Jérusalem. Album dessiné par M. le contre-amiral *Paris*. Ouvrage publié par l'escadre de la Méditerranée.

De la traction des bateaux fondée sur le principe d'adhérence avec application: 1) au halage par la vapeur sur les canaux et rivières canalisées; 2) au halage par l'action du courant et au passage des rapides, etc. Ouvrage accompagné de 5 pl. et d'une carte, par *Beau de Rochas*, ingénieur.

Etude sur l'effet des Marées dans la partie maritime des fleuves par *P. Galand*, ingénieur du Waterstat au service des Pays-Bas.

Le Commerce et la Navigation de l'Algérie avant la conquête française, par *F. Elie de la Primaudaie*.

Toulon. Nouveau guide du voyageur dans l'ancienne et la nouvelle ville, l'arsenal de la marine et ses annexes, par *H. Lesueur*.

Dictionnaire universel de marine à l'usage des marins, des voyageurs et des gens du monde, avec la traduction des termes de la marine française en termes de la marine anglaise, par *Ch. de Bussy*.

Der See-und Freihafen Geestemünde. Eine Festschrift zur Erinnerung an den 21 Juni 1862 (Besichtigungsfahrt der grösstentheils vollendeten Hafen, Canal und Eisenbahnbauten von Seiten der Hanoverschen Stände-Versammlung und Deputirter der deutschen Nordseestaaten.

Die deutsche Flotte und der deutsche Bund, von *H. Andres*.

Ueber die Werthlosigkeit eiserner Panzerschiffe und Küstenbatterien, von *I. H. Milberg*.

Ueber die Bedeutung des ersten Kampfes von Panzerschiffen für die Künftig gebotene Bauart der Kriegsschiffe, von *Grabe*.

Das Triester Hafenproject nach den Beschlüssen der in Triest abgehaltenen Commission.

Die Panzerschiffe ein nautischer und artilleristischer Rückschritt, von *W. Strucubel*. Второе издание.

ЛОЦМАНСКІЯ ЗАМѢТКИ.

ОБЪЯВЛЕНІЯ

ОТЪ ГИДРОГРАФИЧЕСКАГО ДЕПАРТАМЕНТА.

I.

Гидрографическій департаментъ имѣетъ честь объявить всѣмъ пріобрѣтающимъ изъ департамента морскія карты *русскихъ* морей, о необходимости обращать вниманіе на время, означенное внизу на каждой картѣ, когда было на ней сдѣлано департаментомъ послѣднее исправленіе, и что за тѣмъ дальнѣйшія уже на той же самой картѣ поправки, если они случатся, должно наносить на карту изъ *Лоцманскихъ замѣтокъ*, ежемѣсячно издаваемыхъ отъ департамента, при журналѣ «Морской Сборникъ», и имѣющихся въ продажѣ отдѣльными книжками.

Въ этихъ же *Лоцманскихъ замѣткахъ* объявляются также и всѣ перемѣны, какія весьма часто бываютъ на картахъ морей всего свѣта. И потому, кто, имѣя карты *иностранныхъ* морей, не имѣетъ возможности часто мѣнять карты на новыя, долженъ наносить на нихъ поправки самъ изъ *Лоцманскихъ замѣтокъ*, потому что Гидрографическій департаментъ, выписывая изъ за границы, по мѣрѣ надобности, определенное количество послѣдне-исправленныхъ морскихъ иностранныхъ картъ, не имѣетъ возможности, по составу своему, слѣдить за корректурою множества экземпляровъ иностранныхъ морскихъ картъ всего свѣта.

II.

Въ 1860 году военное вѣдомство предприняло по всей Финляндіи и, вѣстѣ съ тѣмъ, вдоль Ботническаго залива отъ Або до Улеаборга, произвести триангуляцію такъ, чтобы Балтійскую триангуляцію, простирающуюся вдоль сѣвернаго берега Финскаго залива, связать рядомъ треугольниковъ съ руссійскимъ градуснымъ измѣреніемъ, направляющимся отъ середины Финскаго залива, т. е. отъ города Ловизы къ Улеаборгу. Торнео и далѣе къ Ледовитому морю.

Морское министерство приняло предложеніе участвовать въ издержкахъ по триангуляціи вдоль Ботническаго залива съ тѣмъ, чтобы было опредѣлено нѣсколько приморскихъ пунктовъ, на которыхъ бы можно было основать новую съемку и промѣръ въ восточной части Ботническаго залива. Нынѣ Гидрографическій департаментъ, получивъ изъ Военно-топографическаго депо окончательные результаты астрономически опредѣленныхъ въ томъ мѣстѣ пунктовъ, объявляетъ этотъ результатъ для свѣдѣнія мореплавателей, какъ нѣкоторое пособіе при плаваніи въ Ботническомъ заливѣ, до составленія новыхъ картъ этого мѣста.

СПИСОКЪ

ОКОНЧАТЕЛЬНЫХЪ РЕЗУЛЬТАТОВЪ ШИРОТЪ И ДОЛГОТЪ ПУНКТОВЪ ПО БЕРЕГАМЪ
БОТНИЧЕСКАГО ЗАЛИВА, ОПРЕДѢЛЕННЫХЪ ВЪ 1860 ГОДУ ПЕРЕВОЗКОЮ 16
ХРОНОМЕТРОВЪ.

Названіе мѣста съ означеніемъ предмета, котораго опредѣлено географическое положеніе.	Сѣверная Западная дол- широта. гота считая отъ г. Або.	
1) Островъ Брѣнд-э (Bränd-ö) колок. дер. кирки	60°24'57"9	4°54',35
2) — Эн-Шәръ (Enskär), камен. маякъ.	60°43' 2'8	5° 3',50
3) — Лэкъ-э (Lök-ö), камен. баш.	50°56' 3"8	4°32',71
4) Городъ Раумо (Raumo), кол. кам. кир.	61° 7'47"6	3° 2',78
5) Островъ Петеръ-шәръ (Petter-skär) дерев. знакъ.	61°20'41"9	3°34',08
6) — Саб-шәръ (Säbb-skär) дерев. башня	61°28'45"1	3°42',22

- 7) Гавань Брэнд-э у кирки Сатмола (Sastmola), флюгарка на соснѣ у берега гавани. $61^{\circ}51'10'',2 \ 3^{\circ}40',18$
- 8) Городъ Кристинестадъ (Christinestad)
 - башня камен. ратуши. $62^{\circ}16'28'',5 \ 3^{\circ}36'09$
 - Кристинестадъ (Christinestad)
 - колок. дерев. кирки $62^{\circ}16'30'',2 \ 3^{\circ}36'42$
- 9) Островъ Грютъ-шэръ (Gryt-skär), груда камней, служащая морскимъ знакомъ. $62^{\circ}33'58'',0 \ 4^{\circ}51'22$
- 10) — Мойкепээ (Mojkeräa), съверо-восточный изъ меньшихъ знаковъ. $62^{\circ}53'31'',3 \ 4^{\circ}43'80$
- 11) Городъ Николайстадъ
 - колок. камен. лютер. кирки. $63^{\circ} \ 5'40'',7 \ 2^{\circ}39'14$
 - — — — — высшая труба бумагопряд. завода въ гавани Брэнд-э. $63^{\circ} \ 6'11'',7 \ 2^{\circ}42'56$
- 12) Островъ Корс-эръ (Cors-ör), дер. знакъ. $63^{\circ}11'16'',0 \ 2^{\circ}36'45$
- 13) — Кумель-шэръ (Kummel - skär)
 - дерев. башня $63^{\circ}25'28'',0 \ 2^{\circ}50'54$
- 14) — Нор-шэръ (Norr-skär) камен. маякъ $63^{\circ}13'56'',1 \ 4^{\circ}45'96$
- 15) — Рэю-шэръ (Rönn-skär) дерев. башня $63^{\circ} \ 3'45'',8 \ 3^{\circ}58'07$

Примѣчаніе. За начало долготъ принять меридіанъ бывшей обсерваторіи, нынѣ навигаціоннаго училища въ городѣ Або.

Долгота г. Або отъ Пулкова $8^{\circ} \ 3' \ 4'' \ 5 \ W$
 — — — — — отъ Гривича. $22^{\circ} \ 16' \ 35', \ 6 \ 0$

Финскій заливъ.

Россия. Затонувшее судно у Кронштадта въ незской губѣ.— (№ 169).—Гидрографическій департаментъ Морскаго министерства получилъ увѣдомленіе, что 16 августа настоящаго года шедшая изъ С.-Петербурга въ Кронштадтъ, на буксирѣ парохода *Левъ*, лодка съ кирпичемъ, не доходя одной версты разстоянія до военного угла, затонула. Объ опредѣленіи мѣста этой лодки и объ означеніи его голц-

ками сдѣлано распоряженіе. (Рапор. начальн. гидр. части въ Кронштадтѣ 1862 г. № 298.

Россия. Новый маякъ въ Кронштадтѣ.—(№ 170).—Въ Кронштадтѣ, на углу военной гавани, начата постройка чугунаго маяка, для освѣщенія его діоптрическимъ аппаратомъ VI разряда съ постояннымъ бѣлымъ огнемъ. О времени же начатія освѣщенія этого маяка, со всеми необходимыми подробностями, будетъ объявлено впослѣдствіи.

Финляндія. Новые маяки—Седершерскій при входѣ въ г. Борго и Руссар-э или Ханг-э.—(№ 171).—Отъ Гидрографическаго департамента Морскаго министерства, къ свѣдѣнію мореплавателей, объявляется; что съ 3 сентября (15 сент. н. с.) настоящаго 1862 года, начнется освѣщеніе вновь построенныхъ въ Финскомъ заливѣ двухъ маяковъ, изъ коихъ одного въ Боргоскихъ шхерахъ на скалѣ Седершеръ, при входѣ съ моря въ г. Борго, а другаго на юговосточномъ берегу острова Руссар-э или Ханг-э.

Маякъ Седершерскій находится въ широтѣ $60^{\circ} 6' 40''$ N и долготѣ $25^{\circ} 25' 31''$ O отъ Гринича. Башня его осьмиугольная, построена изъ кирпича на гранитномъ цоколѣ и безъ окраски, за исключеніемъ только крыши фонаря, которая зеленая. Близъ этой башни находятся строенія для маячной прислуги, которыя, будучи окрашены въ красный цвѣтъ, видны съ моря. Въ маячномъ фонарѣ установленъ катадіоптрическій аппаратъ 3-го разряда; *постоянный* бѣлый огонь его, съ *проблесками* чрезъ *каждыя* *полторы* *минуты*, будетъ освѣщать $\frac{1}{2}$ горизонта, отъ NW 36° чрезъ W, S и O, до NO 36° . Высота огня отъ основанія башни 99, а отъ урѣвня моря 124 фута. Математическій горизонтъ освѣщенія 12,6 миль, но въ ясную погоду, съ высоты глаза 10 футъ отъ урѣвня воды; огонь маяка можетъ быть видимъ на разстояніи $16\frac{1}{4}$ миль.

Маякъ Ханг-э находится въ широтѣ $59^{\circ} 46' 00''$ N и долготѣ $22^{\circ} 58' 8''$ O отъ Гринича. Башня его также осьмиугольная, изъ кирпича, на гранитномъ цоколѣ и безъ окраски, но крыша фонаря красная. Расположенныя по близости этой башни, строенія для маячной прислуги хотя и окрашены тоже въ красный цвѣтъ, но весьма мало видны съ моря. Въ маячномъ фонарѣ установленъ катадіоптрическій аппаратъ 3-го разряда, который будетъ освѣщать весь горизонтъ, *постояннымъ* бѣлымъ огнемъ, съ *проблесками* чрезъ *каждую* *минуту*. Высота огня отъ основанія башни 69,8, а надъ уровнемъ

моря 112 фут. Математическій горизонтъ освѣщенія 12,1 миль, но при ясной погодѣ, съ высоты глаза 10 футъ отъ уровня воды, огонь можетъ быть видимъ на 15,7 миль. Съ открытіемъ дѣйствія этого новаго маяка, огонь существующаго на островѣ Ханг-э временнаго маяка зажигаться уже не будетъ.

Новая башня на островѣ Стеншеръ.—(№ 172).—Вмѣсто находившейся въ Финскомъ заливѣ, на островѣ Стеншеръ деревянной неосвѣщаемой башни, которая въ 1861 году обрушилась, построена въ лѣтѣ 1862 году новая деревянная же 4 сторонняя башня, пиѣющая видѣ усѣченной пирамиды съ крышею. Башня эта обшита досками, съ просвѣтомъ между ними, за исключеніемъ лишь нижней части, которая на одну сажень оставлена прозрачною, а крыша сплошная. Вся башня красная, высота ея отъ основанія 45, а отъ уровня моря 59 англ. фут. Она находится въ широтѣ $59^{\circ} 49' 10''$ N и долготѣ $26^{\circ} 23' 00''$ O отъ Гринича.

Знакъ у острова Гроссъ-Грундъ близъ Балтійскаго порта.—(№ 173).—Взмѣтънъ бѣлой вѣхи, ставившейся доселѣ по сѣверную сторону рифа, простирающагося отъ островка Гроссъ-Грундъ, западнѣ залива Рогервикъ или Балтійскаго порта, поставленъ на срединѣ камня, лежащаго близъ этого островка, желѣзный отличительный знакъ, въ видѣ 3-хъ сторонней прозрачной призмы, укрѣпленной на желѣзномъ же кругломъ штырѣ. Знакъ этотъ красный и находится въ широтѣ $59^{\circ} 20' 58''$ N и долготѣ $23^{\circ} 47' 45''$ O отъ Гринича. Высота его отъ основанія 20 ф. 6 дюймовъ, а надъ уровнемъ моря 26 ф. и 2 дюйма.

Знакъ на островѣ Пукинъ-саари около Питкяспаса.—(№ 174).—Существующій въ Финскомъ заливѣ, на высокости восточнаго мыса острова Пукинъ-саари, при шхерномъ фарватерѣ, между лодманскими станціями. Питкяпасъ и Курсало, для входа къ первой изъ этихъ станцій, морской знакъ въ видѣ четырехугольной пирамиды, съ квадратомъ на вершинѣ, въ навигацію ныѣшняго же 1862 года будетъ окрашенъ весь бѣлою краскою.

Ботническій заливъ.

Швеція. Плавучій маякъ у отмени Зейдостброттенъ - грундъ (Sydestbrotten).—(№ 175).—Королевское правленіе морскихъ дѣлъ

въ Стокгольмѣ объявило, что съ 9 іюля (21 іюля н. с.) настоящаго 1862 года должно было начаться освѣщеніе плавучаго маяка, недавно поставленнаго въ $2\frac{1}{2}$ миляхъ отъ южной оконечности отмели Зюйд-остброттенъ (юговосточныхъ бурнуновъ); у восточнаго берега Швеціи, въ Ботническомъ заливѣ.

Плавучій маякъ вооруженъ двумя маяками и мѣтитъ въ дневное время на фокъ-мачтѣ—самой высокой—красный рѣшетчатый шаръ, а ночью *постоянный* бѣлый огонь, открывающійся въ ясную погоду на разстояніи 10 миль (*). На маякѣ находится большой колоколъ, въ который звонять во время пасмурной и туманной погоды для предостереженія приближающихся судовъ. Маячное судно окрашено красною краскою и мѣтитъ на обѣихъ сторонахъ слова «Sydostbrottet», написанныя большими бѣлыми буквами. Положеніе его въ $6\frac{1}{2}$ миляхъ къ югу отъ скалы Bonden и въ широтѣ $63^{\circ} 19' N$, долготѣ $20^{\circ} 9'$, О отъ Гринича.

Маякъ будетъ ставиться каждый годъ съ открытіемъ навигаціи и сниматься, когда ледъ будетъ ему препятствовать держаться на мѣстѣ. (Отнош. депар. Внутр. снош. 1862 г. № 5856 и Notice to Mariners № 18).

Примѣч. Это извѣстіе относится къ слѣдующимъ картамъ Гидрографическаго департамента; Ботническаго залива № , и шведскимъ, изданія королевской конторы морскихъ картъ: *Bollen Wiken*, № 4 и *Norra Qvarken*, Litt. C. I.

Свагерракъ.

Норвегія. Освѣщеніе фарватера Свелъвигъ (Svelvig) въ Драмъ-Фіордѣ (Dram-Fiord) у Христіаніи.—(№ 176).—Морское депо

картъ и плановъ въ Парижѣ объявило, что для прохода судовъ ночью по фарватеру Свелъвигъ расположены три огня на слѣдующихъ мѣстахъ:

Постоянный, красный огонь на островѣ Томмерасъ (Tommeraas).

Постоянный, бѣлый огонь подъ горою Блиндескожеръ (Blindeskøjer).

Постоянный, синий огонь на берегу къ югу отъ острова Томмерасъ.

Суда, идущія отъ юга, пройдя возлѣ первой бочки, должны держать

(*) Въ подлинномъ объявленіи сказано: на разстояніи $2\frac{1}{2}$ морскихъ миль.

красный и бѣлый огни на створѣ, чтобы пройти по самой глубокой части фарватера. Тѣ, которыя идутъ отъ сѣвера, должны, миновавъ *бѣлый* огонь, находящійся подъ горою Блиндескожеръ, привести на створѣ *красный* и *синій* огни, чтобы пройти фарватеромъ подлѣ Свельвига.

Примѣч. Это извѣстіе относится къ французскимъ маякамъ, изданія депо картъ и плановъ, № 328 въ серіи А, 1862 г. и русской картѣ Скагеррака, изданія Гидрографическаго департамента, № 1268.

Нѣмецкое море.

Голландія. Временное погашеніе маячнаго огня Годередъ (Goedereede).—(№ 177).—Морское Депо картъ и плановъ въ Парижѣ объявило къ свѣдѣнію мореплавателей, что для облегченія работъ при устройствѣ желѣзной башни, которая должна замѣнить каменную башню Годередъ, огонь Годередъ будетъ погашенъ въ продолженіи первыхъ двухъ недѣль мая мѣсяца, а между тѣмъ будетъ зажженъ *постоянный бѣлый* огонь на мачтѣ, возвышающейся на 52 фута (16 метровъ) надъ поверхностью моря. (Отнош. депар. Внутр. снош. 1862 г. № 5760).

Примѣч. Это извѣстіе относится къ слѣдующимъ картамъ англійскаго адмиралтейства: North Sea, Sheet 1, № 1406; East Schelde, № 122.

Голландія. Измѣненіе въ обозначеніи фарватера Тринтель (Trintel) въ Зидерзи.—(№ 178).—Объявленіемъ голландскаго морскаго министра отъ 23 іюля 1862 года сообщается къ свѣдѣнію мореплавателей, что по причинѣ дурнаго состоянія канала Тринтель, впадающаго въ устье Горнъ (Hoern) близъ Энкюйзена, знаки, обозначавшіе фарватеръ, сняты и новый выходъ изъ вышепомянутаго канала обозначенъ двумя бочками слѣдующимъ образомъ:

1) Черная бочка, поставленная противъ восточнаго берега на глубинѣ 30 палмъ, опредѣляется створами башни Энкюзенъ съ Дромедеромъ и католической церкви въ Гротebroкъ (Grotebrock) съ 4-ю воюною мельницею къ югу отъ Брекеравена (Broekhaven).

2) Пестрая бочка (съ красными и бѣлыми квадратами), стоящая на глубинѣ 20 палмъ, опредѣляется створами маяка порта Энкюйзенъ

съ восточной стороною Дромэдера и католической церкви въ Гротен-брокъ съ 8-ю водяною мельницею къ югу отъ Брокергавена. Глубины показаны при обыкновенной малой водѣ (Сообщ. рос. генеральн. конс. въ Амстердамѣ № 334).

Островъ Амрумъ (Amrum).—(№ 179).—Англійское адмиралтейство получило извѣстіе, что вертящійся огонь, которымъ предполагалось освѣщать маякъ на южномъ концѣ острова Амрума, на берегу Ютландіи, не учрежденъ; также есть намѣреніе, чтобы не имѣть никакого огня на этомъ островѣ. (Notice to Mariners 1862, № 14)

Англійскій каналъ.

Департаментъ Ла-Маншъ. Буй у французскаго берега.—(№ 180)—Морское депо картъ и плановъ въ Парижѣ объявило, что поставлены на якоряхъ шесть буювъ съ колоколомъ на слѣдующихъ рифахъ: *Видекоксъ* (le Videcoq), *Кате* (le Catheue), *Фуне* (le Founet), въ бухтѣ Гранвиль (Granville), *Бассъ-Журданъ* (Basse-Jourdan), на фарватерѣ Деруть (la Déroute), *Пьерръ-Нуаръ* (la Pierre-Noire) и *Бассъ-дю-Реньеръ* (la Basse-du-Renier) у мыса Lévi. (Отнош. депар. Внутр. снош. 1862 г. № 5760).

Примѣч. Это извѣстіе относится къ слѣдующимъ картамъ англійскаго адмиралтейства: France, North Coast, Sheet IX, № 2668; France, West Coast, Sheet X № 2669; и французскаго депо картъ и плановъ: Carte Particulière des Côtes de France, №№ 846 и 845.

Сѣверный Атлантическій океанъ.

Сѣверный берегъ Шотландіи. Маякъ на мысѣ **Литтль Холбурнъ** Хедъ (Little Holburn Head).—(№ 181).—Коммисіонеры сѣверныхъ маяковъ объявили, что съ 20 августа (1 сентября н. с.) настоящаго 1862 года начнется освѣщеніе маячной башни, недавно построенной на мысѣ Литтль Холбурнъ Хедъ, на западной сторонѣ бухты Тэрсо (Thurso), на южномъ берегу залива Пентландъ (Pentland Firth) въ провинціи Кейтнесъ (Ceithness).

Огонь маяка будетъ съ *проблескомъ*, показывающій *проблескъ* каждыя *десять секундъ*. Онъ будетъ показывать *бѣлый свѣтъ* къ

сторонѣ залива Пентландъ и бухты Тарсо до направленія огня на румбъ NNO, и *красный свѣтъ* — къ рейду Скрабстеръ (Scrabster road). Огонь будетъ находиться на возвышеніи 75 фут. надъ уровнемъ полной воды и долженъ открываться въ ясную погоду на разстояніи 13 миль.

Освѣтительный аппаратъ діоптрическій, четвертаго разряда.

Башня маяка осьмиугольная, 55 футъ высотыю отъ основанія до флюгера и выстроена изъ голубоватаго камня; зданіе для прислуги находится на ея сѣверовосточной сторонѣ. Она стоитъ въ 25 футахъ отъ края берега, приблизительно въ шир. $58^{\circ} 36' 50''$ N, долг. $3^{\circ} 32' 12''$ W отъ Гринича.

Румбы показаны магнитные. Склоненіе компаса $25^{\circ} 36' W$ въ 1862 году.

Примѣч. Это извѣстіе относится къ слѣдующимъ англійскимъ адмиралтейскимъ картамъ: Thurso Bay, № 1783; Scotland, Est Coast, Sheet 5, № 2181; и North Coast, Sheet 6, № 1954. Также, British Lights List, № 196 (Notice to Mariners № 17).

Франція. Департаментъ Морвиганъ. Баканъ на рифѣ Урь (Ours).—(№ 182).—Министръ земледѣлія торговли и проч. извѣщаетъ мореплавателей, что недавно поставленъ желѣзный баканъ для означенія рифа Урь, находящагося между мысомъ Bernon и островомъ Chefbeden, вмѣсто желѣзнаго бакана, унесеннаго въ море въ прошломъ мартѣ мѣсяцѣ. (Отнош. депар. Внутр. снош. 1862 г. № 5760).

Португалія. Измѣненіе положенія маяка въ Сетувалѣ (Sétuval).—(№ 183).—Министръ публичныхъ работъ, торговли и промышленности въ Португаліи извѣщаетъ мореплавателей, что огонь маяка находящагося при входѣ въ портъ Сетуваль, при устьѣ Рио-Садо (Rio-Sado), на португальскомъ берегу, будетъ погашенъ съ 19 іюня до 3 августа (1 іюля до 15 августа н. с.) 1862 года; въ продолженіе этого времени онъ будетъ горѣть на самомъ низменномъ мѣстѣ почти въ 984 футахъ на $SO 35^{\circ}$ отъ своего настоящаго положенія на башнѣ Утао (Outao). 3 августа (15 августа н. с.) огонь будетъ снова зажженъ. (Отнош. депар. Внутр. снош. 1862 г. № 5760).

Средиземное море.

Италия. Портовые правила въ Ливорно. (Livourne).—(№ 184). Капитанъ надъ портомъ въ Ливорно предваряетъ мореплавателей, что, по случаю приведенія почти къ окончанію работъ кривой молы новаго порта, будетъ устроена новая система для ошвартовленія судовъ; кромѣ того, такъ какъ новый портъ представляетъ, въ настоящее время, вѣрное убѣжище во всякое время судамъ, идущимъ съ моря, то, начиная съ 2 іюля (14 іюля н. с.) 1862 года, запрещается всякому судну съ прямыми парусами, парусному и всякому паровому судну большой вмѣстительности, идущему въ Ливорно, входить прямо въ портъ Медичи (Medicis). Капитаны, зашедшіе въ портъ Ливорно, должны становиться на якорь въ новомъ порту и, установивъ сообщеніе съ берегомъ, представляются капитану надъ портомъ, который имъ сообщаетъ, гдѣ они должны ошвартовиться.

Согласно объявленію отъ 27 іюля 1860 года, синій флагъ будетъ оставаться постоянно поднятымъ на молѣ Медичи, для предупрежденія капитановъ, которые зайдутъ въ Ливорно, что они болѣе не могутъ входить прямо въ портъ Медичи.

Согласно закону о морскихъ сборахъ, отъ 17 іюля 1861 года, и въ силу рѣшенія министерства, отъ 14 іюня 1862 года, прислуга для ошвартовленія и тарифъ, къ тому относящійся, учрежденные 26 іюня 1806 года и 27 января 1848 года, уничтожаются. Капитаны могутъ теперь сами тянуться внутрь молы для ошвартовленія къ тому мѣсту, которое имъ будетъ указано, или своими собственными средствами, или вспомогательными баржами, которыя они всегда найдутъ легко въ порту. Капитаны, которые не будутъ соображаться съ предписаніями, изъясненными въ настоящемъ постановленіи, будутъ подвержены штрафу отъ 40 до 50 франковъ, смотря по вмѣстительности судна. (Отнош. департ. Внутр. снош. 1862 г. № 5760).

Алжиръ. Маякъ на мысѣ Эль Джерда. (El Djerda).—(№ 185). —Префектъ Константины извѣщаетъ мореплавателей, что съ 12 іюня (24 іюня н. с.) 1862 года, начато освѣщеніе новой маячной башни, недавно построенной на мысѣ Эль Джерда, лежащемъ на сѣверномъ берегу бухты Колло (Collo) въ провинціи Константина.

Огонь маяка *постоянный*, прерываемый *зелеными* проблесками черезъ *два минуты*. Онъ находится на возвышеніи 84 футъ (25,80

метровъ) надъ поверхностью моря и открывается въ ясную погоду на разстояніи 12 миль по всему горизонту со стороны моря.

Освѣтительный аппаратъ катадіоптрическій, или изъ чечевицеобразныхъ стеколъ, четвертаго разряда.

Башня маяка осьмиугольная, бѣлая съ темнозелеными углами и бронзовымъ фонаремъ, возвышается надъ землею на 37 футъ (11,40 метровъ); она стоитъ въ 49 футахъ (15 метрахъ) отъ оконечности мыса и въ шир. $37^{\circ} 1' 22''$ N, долг. $6^{\circ} 32' 38'' 5$ O отъ Гринича, ($4^{\circ} 12' 16''$ O отъ Парижа).

Огонь порта Колло (Collo).—(№ 186).—Тоже извѣстіе сообщаетъ, что въ то же время красный огонь, находившійся на мысѣ Эль-Джерда, уничтоженъ и перенесенъ на первый южный мысъ бухты, и въ SW 40° отъ главнаго огня.

Огонь порта Колло—*постоянный красный*, возвышается на 33 фута (10 метровъ) надъ поверхностью моря и въ ясную погоду открывается на разстояніи 4 миль.

Освѣтительный аппаратъ катадіоптрическій, четвертаго разряда.

Онъ находится на сѣ, омъ деревяннымъ столбѣ, возвышающемся почти на 10 футъ (3 метра) надъ землею и укрѣпленномъ въ 10 футахъ отъ оконечности мыса. Положеніе его въ шир. $37^{\circ} 0' 35''$ N, долг. $6^{\circ} 31' 44''$, 5 O отъ Гринича ($4^{\circ} 11' 22''$ O отъ Парижа).

Примѣч. Предыдущія два извѣстія относятся къ слѣдующей картѣ англійскаго адмиралтейства: Coast of Barbary, № 251.

Адріатическое море.

Погашеніе огня въ портѣ Фіумѣ (Fiume).—(№ 187).—Французскій консулъ въ Венеціи извѣстилъ морскаго министра въ Парижъ, что губернаторъ провинціи Фіума приказалъ погасить огонь порта Фіума, такъ же какъ освѣщеніе башенныхъ часовъ въ городѣ, которое служитъ маякомъ съ одиннадцати часовъ вечера. (Отнош. депар. Внутр. снош. 1862 г. № 5145).

Антильское море.

Датскія колоніи. Огни въ портѣ на островѣ Св. Томы (Saint Thomas).—(№ 188).—Кромѣ огня на мысѣ Мюленфельдъ (Muhlenfeldt), лежащемъ на восточной сторонѣ входа въ портъ, для означенія фарватера, ведущаго въ портъ, поставлены слѣдующіе огни:

1) Два *постоянные бѣлые* огня, на королевской набережной (King's wharf), расположенные одинъ надъ другимъ въ одной вертикальной линіи въ разстояніи около 5 футъ (1,5 метра).

2) Два *постоянные бѣлые* огня въ домикѣ подѣ сѣверною горою (Nord), расположенные одинъ надъ другимъ въ одной вертикальной линіи, въ разстояніи около 5 футъ (1,5 метра). Эти послѣдніе огни лежатъ на NW 10° по истинному компасу въ 274 саженьяхъ (586 метрахъ) отъ огней королевской набережной и видны сверхъ крыши англійской церкви.

Правя по створу огней набережной съ огнями долины, суда минуя въ банкѣ и войдутъ въ портъ; въ дневное время мѣсто огней можно узнать по бѣлымъ высокимъ столбамъ, на которыхъ располагаются фонари. (Отнош. депар. Внутр. Снош. 1862 г. № 5760)

Островъ Мартиника. *Освѣщеніе порта Фортъ де-Франсъ* (Fort de France).—(№ 189).—Портовое начальство порта Форта-де-Франсъ на Мартиникѣ извѣщаетъ мореплавателей, что кромѣ огней на мысѣ Негро (Negres) и форта Сень-Люи (Saint-Louis), для прохода пакетботовъ, могущихъ идти ночью къ килебанкѣ, будутъ зажигаться каждую ночь съ 23 по 30 число каждого мѣсяца, нижеслѣдующіе огни порта:

1) *Постоянный, бѣлый* огонь на баканѣ, имѣющемъ видъ ящика, выкрашенномъ бѣлой краской и поставленномъ на якорѣ на глубинѣ около 23 футъ (7 метровъ) на банкѣ Gros Net.

2) *Постоянный, бѣлый* огонь на баканѣ, въ видѣ же ящика, означающемъ W оконечность банки, у мыса форта Сень-Люи; этотъ баканъ поставленъ на якорѣ на глубинѣ 19,5 футъ (6 метровъ) на вѣшной оконечности банки, и выкрашенъ красной краской съ значеніемъ глубины воды въ метрахъ на его вѣшной поверхности.

3) *Постоянный, красный* огонь на баканѣ, въ видѣ же ящика, означающемъ O оконечность банки у мыса форта Сень-Люи; этотъ баканъ поставленъ на якорѣ на глубинѣ 26 футъ (8 метровъ) на вѣшной оконечности банки; глубина въ метрахъ написана на его вѣшной поверхности.

4) *Постоянный, бѣлый* огонь на баканѣ, въ видѣ же ящика, или бриделя, для ошвартовленія пакетботовъ въ килебанкѣ; баканъ этотъ выкрашенъ бѣлой краской и поставленъ на якорѣ на глубинѣ 19,5 футъ (6 метровъ) въ 262 футахъ (80 метрахъ) отъ пристани мыса

(Bouillé); глубина воды въ метрахъ написана на его вѣтшней поверхности.

Наставленіе. Суда, идущія отъ N и желающіе войти ночью въ киленбанку, должны проходить между бѣлымъ огнемъ мыса Негро и бѣлымъ огнемъ бакана Gros Net, держась почти на треть прохода отъ перваго; потомъ, идя почти на SO 84°, они пройдутъ въ 2 кабельтовахъ къ S отъ бѣлаго огня W бакана, потомъ въ небольшомъ разстояніи къ S отъ огня O бакана и такимъ образомъ будутъ измѣнять свое направленіе, чтобы направить носъ судна къ N къ бриделю, или бакану въ видѣ ящика для ошвартовленія, который будетъ видѣнъ въ порту. (Отнош. депар. Внутр. снош. 1862 г. № 5760).

Бѣлое море.

Россия. **Маячный огонь на Соловецкомъ островѣ.**—(№ 190).—Гидрографическій департаментъ къ свѣдѣнію мореплавателей объявляетъ, что въ Бѣломъ морѣ, при входѣ въ Онежскій заливъ, на Соловецкомъ островѣ (въ шир. 65°7' N и долготѣ 35° 37'½' O отъ Гринича) въ верхней части церкви на Сѣкирной горѣ, для освѣщенія NW части горизонта, установленъ маячный фонарь съ тремя аргандовыми лампами при рефлекторахъ. Огонь въ этомъ фонарѣ, въ навигацію настоящаго 1862 г., назначено, для опыта, зажигать съ 1/18 августа по 16/25 ноября. (Цирк. Гидр. депар. 1862 г. № 33).

Россия. **Створные знаки для входа въ рѣку Сѣверную Двину.**—(№ 191).—Для удобнѣйшаго плаванія судовъ по фарватерамъ рѣки Сѣверной Двины, впадающей въ Бѣлое море, устроено три пары створныхъ знаковъ:

а) **Пассовые**, изъ нихъ: *сѣверовосточный* на сѣверовосточной оконечности одного изъ острововъ Березоваго устья Сѣверной Двины, сѣвернѣе Новодвинской крѣпости и острова Марабина, въ 3½ саж. отъ берега. Широта его 64° 44' 20" N, долгота 40° 26' 25" O отъ Гринича; высота отъ основанія 28, а надъ уровнемъ моря 30 англ. фут. *Юговосточный* находится на той же самой оконечности острова, на которой сѣверовосточный, на SW 32° 30', въ 34 саженьяхъ отъ послѣдняго. Широта юговосточнаго знака 64° 44' 18" N, долгота 40° 26' 22" O отъ Гринича; высота отъ основанія 35, а надъ уровнемъ моря 38 англ. футъ. Створъ обоихъ знаковъ показы-

ваетъ направленіе по болѣ глубокому проходу мелководія фарватера, называемаго *Пассомъ*, между отмелями съ обѣихъ сторонъ и банками на фарватерѣ.

б) **Никольскіе**,—изъ нихъ: *юговосточный* на восточной сторонѣ Никольскаго острова, близъ южной его оконечности, по Березовому устью Двины, въ 5 саженьяхъ отъ берега. Широта $64^{\circ} 38' 21''$ N, долгота $40^{\circ} 27' 20''$ O, отъ Гринича; высота отъ основанія 28, а надъ уровнемъ моря 31 англ. футъ. *Сѣверозападный* знакъ находится на той же сторонѣ и близъ той же оконечности острова, на NW 39° , въ 20 саженьяхъ отъ юговосточнаго. Широта сѣверозападнаго знака $64^{\circ} 38' 22''$ N, долгота $40^{\circ} 27' 18''$ O отъ Гринича; высота отъ основанія 35, а надъ уровнемъ моря 39 англ. футъ. Створъ обоихъ знаковъ показываетъ направленіе по болѣ глубокому проходу между отмелями отъ Чекоминскаго мыса и отъ рѣчки Ненокуры.

в) **Бревенницкіе**,—изъ нихъ: *сѣверозападный*, на западной сторонѣ острова Бревенника, недалеко отъ южной его оконечности, по Березовому устью Двины, въ 5 саж. отъ берега. Широта $64^{\circ} 37' 12''$ N, долгота $40^{\circ} 29' 53''$ O отъ Гринича; высота отъ основанія 28, а надъ уровнемъ моря 31 англ. футъ. *Юговосточный* находится на той же сторонѣ и той же оконечности острова, на SO $41^{\circ} 20'$ въ 15 саж. отъ сѣверозападнаго. Широта юговосточнаго знака $64^{\circ} 37' 11''$ N, долгота $40^{\circ} 29' 54''$ O отъ Гринича; высота отъ основанія 35, а надъ уровнемъ моря 40 англ. футъ. Створъ обоихъ знаковъ показываетъ направленіе по болѣ глубокому проходу между отмелями отъ Чекоминскаго мыса и отъ рѣчки Ненокуры. Всѣ эти створные знаки бѣлые; каждый изъ нихъ состоитъ изъ столба на подпорахъ и, сверхъ того, въ каждой парѣ знаковъ, для отличія передняго или ближайшаго къ водѣ знака, отъ расположеннаго къ лѣсу задняго знака, на этомъ послѣднемъ прикрѣпленъ сверху крестъ.

Новые маяки на Святомъ носѣ и островѣ Сосновцѣ.—(№ 192). —Въ Бѣломъ морѣ сверхъ существующихъ уже тамъ четырехъ маяковъ, устрояются еще два новые маяка, изъ коихъ одинъ на мысѣ Святой Носѣ, а другой на островѣ Сосновцѣ. Подробности устройства и освѣщенія этихъ маяковъ будутъ объявлены также впоследствии.

Черное море.

Россія. Тарханкутскій маякъ.—(№ 193).—Въ дополненіе къ извѣстію, помѣщенному въ Лодч. зам. 1862 г. № 158, сообщаются слѣдующія свѣдѣнія о Тарханкутскомъ маякѣ, находящемся на западномъ берегу Таврическаго полуострова, на каменистомъ мысѣ Тарханъ-Кутъ, въ 15 саженьяхъ отъ берега.

Огонь маяка *постоянный* бѣлаго цвѣта, освѣщаетъ горизонтъ со стороны моря между мысами Карамруна и Урета. Онъ находится на возвышеніи отъ основанія $108\frac{1}{4}$ футъ, а отъ поверхности моря $116\frac{1}{2}$ футъ; горизонтъ его освѣщенія 12 миль.

Освѣтительный аппаратъ діоптрическій, перваго разряда.

Маячная башня круглая, каменная, бѣлаго цвѣта; фонарь также бѣлый. Высота вентилатора отъ земли 125 футъ. Маякъ обнесенъ каменною оградой, внутри которой находятся три дома для маячной прислуги. Положеніе маяка въ шир. $45^{\circ} 20' 52''$ N, долг. $32^{\circ} 29' 40''$ O отъ Гринича. На картѣ Чернаго моря, отъ Одессы до мыса Херсонеса, листъ 3, изданной Черноморскимъ Гидрографическимъ депо въ 1836 году, маякъ приходится въ долготѣ $32^{\circ} 28' 30''$ O отъ Гринича.

Предостереженіе. Отъ мыса, на которомъ поставленъ маякъ, простирается къ W подводный, каменный рифъ на $7\frac{1}{2}$ кабельтововъ. Вообще берегъ около маяка мелководенъ, такъ что гребное судно можетъ приставать только въ одномъ мѣстѣ, именно: по створу маяка съ SO угломъ ограды. (Разпор. помощ. начальн. гидр. части въ Николаевѣ 1862 г. № 1462).

Россія. Створные знаки и вѣхи для входа въ Цареградское гирло Дибѣтровскаго лимана.—(№ 194).—Начальникъ гидрографической части въ Николаевѣ увѣдомилъ, что для означенія фарватера и бара Цареградскаго гирла Дибѣтровскаго лимана, измѣнившагося въ маѣ настоящаго 1862 года, поставлены слѣдующіе два створные знака, изъ которыхъ западный освѣщаемый двумя огнями, а четыре вѣхи.

1) Западный знакъ находится на SW берегу цареградскаго устья дибѣтровскаго лимана; онъ состоитъ изъ мачты 72 фута высотой, укрѣпленной 8 подпорами и имѣющей на вершинѣ рѣшетчатый шаръ, а подъ нимъ горизонтально расположенный реекъ. Въ ночное время этотъ знакъ освѣщается двумя постоянными огнями, обыкновеннаго

цвѣта, зажигаемыми въ фонаряхъ, поднимаемыхъ на нокахъ рейка. Знакъ цвѣтомъ черный.

2) Восточный знакъ стоитъ на томъ же берегу въ 24 саженихъ на $OS\frac{1}{2}O$ по компасу отъ западнаго знака и состоитъ изъ шеста, имѣющаго на вершинѣ два рейка, образующіе уголъ отверстіемъ вверхъ; онъ прикрѣпленъ къ сваѣ разрушающейся карантинной набережной; цвѣтомъ онъ также черный и возвышается отъ основанія на $33\frac{1}{2}$ фута.

Кромѣ того, для означенія фарватера поставлены по сѣверную сторону его двѣ красныя вѣхи съ красными флюгарками и по южную двѣ черныя вѣхи съ синими флюгарками на глубинѣ 8 футъ, по слѣдующимъ направленіямъ:

1) Красная вѣха, первая съ моря, отъ западнаго знака на $NO\ 88\frac{1}{4}^{\circ}$ въ разстояніи 485 сажень.

2) Красная вѣха, вторая съ моря, отъ того же знака, на $SO\ 87^{\circ}$ въ разстояніи 415 сажень.

3) Синяя вѣха, первая съ моря, отъ того же знака на $SO\ 81^{\circ}$ въ разстояніи $569\frac{1}{2}$ сажень.

4) Синяя вѣха, вторая съ моря, отъ того же знака на $SO\ 77^{\circ}$ въ разстояніи 456 сажень.

Створъ знаковъ на $WN\frac{1}{2}W$ по компасу ведетъ серединою фарватера съ моря ко входу въ цареградское устье диѣстровскаго лимана. Глубина на барѣ $9\frac{1}{2}$ футъ. (Рапортъ нач. гидр. части въ Николаевѣ. 1862 г. № 1191).

Азовское море.

Россия. Баканы и плавучій маякъ для означенія мѣста стрѣющаго волнорѣза на бердянскомъ рейдѣ. — (№ 195). — Коммисія по устройству Бердянскаго порта, приступивъ къ погрузкѣ камня для устройства волнорѣза на бердянскомъ рейдѣ, объявила къ всеобщему свѣдѣнію, что мѣсто, на которомъ производится работа въ настоящее время, определенное по компасу, лежитъ отъ маяка на оконечности бердянской косы на $NO\ 5^{\circ}$, отъ соборной церкви г. Бердянска на $SW\ 47^{\circ}$ отъ кладбищенской церкви, что на горѣ, на $SW\ 11^{\circ}$ и отъ трубы галетной фабрики на $SO\ 12^{\circ}$; разстояніе этого мѣста отъ берега 470 сажень.

Отъ мѣста грузки камня на SW въ разстояніи 40 сажень поставлено на якоряхъ каботажное судно съ одною только мачтою, выши-

ною 3 сажени, на которомъ ночью зажигаются два бѣлыхъ огня одинъ надъ другимъ.

Для означенія мѣста строющагося волнорѣза, на рейдѣ поставлены три бѣлыхъ бакана съ таковыми же шестами и прикрѣпленными къ шестамъ бѣлыми треугольными флагами на слѣдующихъ мѣстахъ:

1) Правый баканъ—отъ мѣста, на которомъ въ настоящее время производится грузка камня, на NW въ разстояніи 50 сажень.

2) Средній баканъ, отъ того же мѣста на SO въ разстояніи 100 сажень, и

3) Лѣвый баканъ, отъ того же мѣста на SO въ разстояніи 250 сажень.

Грузка камня въ настоящемъ 1862 году будетъ производиться только между среднимъ и правымъ баканами, почему, для предупрежденія могущихъ быть несчастныхъ случаевъ, суда, входящія на бердянскій рейдъ, не должны проходить между означенными баканами. (Рапортъ помощ. нач. гидр. части въ Николаевѣ, 1862 г. № 1545).

Каспійское море.

Россия. Апшеронскій маякъ—верхній огонь.—(№ 196).—Такъ какъ по испытанію оказалось, что верхній огонь Апшеронскаго маяка былъ видѣнъ, хотя и слабо, западнѣ линіи NW 32° до самаго мыса Шаулана, то для безопасности мореплаванія аппаратъ этого огня 5 іюля настоящаго 1862 года установленъ такимъ образомъ, что освѣщаетъ горизонтъ отъ NW 31° черезъ O и S до NW 76° и потому мореплаватель идя въ уголъ освѣщенія верхняго огня, близъ линіи NW 31°, можетъ совершенно безопасно войти въ уголъ освѣщенія нижняго огня, а слѣдовательно и въ самый проливъ. Причемъ закрытіе верхняго огня, при небольшомъ уклоненіи отъ линіи NW 31° къ западу, будетъ служить удостовѣреніемъ, что курсъ ведетъ именно по надлежащему направленію. (См. Лоц. зам. 1862 г. № 106).

Румбы показаны по правому компасу. (Рапортъ нач. гидр. части въ Астрахани, 1862 г. № 225).

Красное море.

Маякъ на рифѣ Ашрафи (Ashrafi), въ проливѣ Жубаль (Jubal).—(№ 197).—Египетское правительство объявило, что съ 19 іюня (1 іюля

н. с.) 1862 года, должно было начаться освѣщеніе маяка, недавно построеннаго на рифѣ Ашрафи или Ушрифи (Ushruffee), на западной сторонѣ пролива Жубаль, въ южной части Суэзскаго залива.

Огонь маяка *вертящійся* бѣлаго цвѣта, воспринимающій наибольшую свою яркость одинъ *каждую минуту*. Онъ находится на возвышеніи 125 футъ надъ среднимъ уровнемъ моря, и долженъ открываться въ ясную погоду съ палубы судна на разстояніи 18 миль.

Освѣтительный аппаратъ діоптрическій, перваго разряда.

Маякъ состоитъ изъ открытой желѣзной постройки, 140 фут. высотой отъ основанія до флюгера, съ службами близъ основанія. Онъ стоитъ на сѣверовосточной части рифа, въ шир. $27^{\circ} 47' 33''$ N, долг. $33^{\circ} 42' 18''$ O отъ Гринича. (Отнош. рус. генер. конс. въ Великобританіи. 1862 г. №).

Маякъ на рифѣ Дедалюсъ (Daedalus).—(№ 198).—Также объявлено, что въ началѣ 1863 года, начнется освѣщеніе маяка, въ настоящее время строящагося на рифѣ Дедалюсъ, или Абдуль-Хизанъ (Abdul Khisan), почти на срединѣ Краснаго моря, около 207 миль на SSO $\frac{1}{2}$ O отъ маяка Ашрафи.

Огонь маяка будетъ *постоянный*, бѣлаго цвѣта. Онъ будетъ находиться на возвышеніи 61 фута надъ среднимъ уровнемъ моря и открываться въ ясную погоду на разстояніи 14 миль.

Освѣтительный аппаратъ діоптрическій втораго разряда.

Маякъ состоитъ изъ желѣзной постройки, частью открытой, 70 футъ высотой отъ основанія до флюгера. Онъ стоитъ въ 85 саженьяхъ (200 ярдовъ) внутрь отъ юговосточной оконечности рифа, въ шир. $24^{\circ} 55' \frac{1}{2}$ N, долг. $35^{\circ} 54'$ O отъ Гринича. Рифъ имѣетъ почти овальную форму, 6 кабельтововъ длиною, на NW и SO, и $2 \frac{1}{4}$ кабельтововъ шириною; его поверхность немного ниже уровня малой воды и вокругъ себя онъ весьма приглубъ.

Примѣч. Предыдущія два извѣстія относятся къ слѣдующимъ англійскимъ адмиралтейскимъ картамъ: Red Sea, General, № 2523 и Strait of Jubal, № 2838. Также East India Lights list №№ 25, 26. (Отнош. рус. генер. конс. въ Великобр. 1862 г.).

Индійскій океанъ.

Остъ-Индія. Правила относительно рѣки Калькутты (Calcutta).—(№ 199).—Согласно проекту закона, утвержденному генераль-губер-

наторомъ Восточной Индіи, капитаны судовъ, идущихъ вверхъ или внизъ рѣки Калькутты, должны поднимать сигналы, показывающіе названіе и номеръ судна. (Отнош. департ. внутр. снош. 1862 г. № 5145).

Южный Тихій океанъ.

Юговосточный берегъ Австрали. Маякъ въ гавани Эденъ (Eden).— (№ 200).—Правительство Новаго южнаго Валиса объявило, что съ 12 мая (24 мая н. с.) 1862 года должно было начаться освѣщеніе маячной башни, недавно построенной на мысѣ Люкъ-ауть (Look-out) Эденской гавани, въ бухтѣ Туфольдъ (Twofold), на юговосточномъ берегу Австраліи.

Огонь маяка *постоянный*, *краснаго* цвѣта освѣщаетъ дугу горизонта со стороны моря въ 85° . Онъ находится на возвышеніи 140 футъ надъ среднимъ уровнемъ моря и долженъ открываться въ ясную погоду на разстояніи 9 миль.

Башня маяка деревянная, окрашена бѣлою краскою и имѣетъ 38 футъ высоты отъ основанія до центра фонаря. Она находится на южной оконечности мыса Люкъ-ауть, въ шир. $37^{\circ} 4' 30''$ S, долг. $149^{\circ} 55\frac{1}{2}'$ O отъ Гринича, и по слѣдующимъ направленіямъ: мысъ Wang на $NO\frac{1}{2}N$, мысъ Red на $SO\frac{1}{2}O$, церковь въ West Boyd на $SW\frac{1}{2}S$ и гора Mount Imlay на SW.

При огибаніи мыса, на которомъ построенъ маякъ, оставляйте его въ 2 кабельтовыхъ, потому что на такомъ разстояніи отъ него находится много отдѣльныхъ скаль.

Румбы показаны по компасу. Склоненіе компаса: $10^{\circ} 30'$ O въ 1862 г.

Новый маякъ на островѣ Габо (Gabo).—(№ 201).—Также правительство Новаго Южнаго Валиса объявило объ окончаніи постройки новой маячной башни на островѣ Габо, въ $5\frac{1}{2}$ миляхъ на $SW\frac{1}{2}S$ отъ мыса Хоу (Howe), и что съ третьяго августа (15 августа н. с.) 1862 года, или около этого времени, начнется на ней зажиганіе *постояннаго* бѣлаго огня, перваго разряда, на возвышеніи 172 футъ надъ среднимъ уровнемъ моря; между тѣмъ настоящій постоянный огонь будетъ погашенъ и фонарь снятъ.

Новая маячная башня круглая, выстроенная из сѣраго гранита, а фонарь и вершина его будутъ выкрашены бѣлою краскою. Она стоитъ почти въ кабельтовѣ разстоянія на NW отъ оконечности юговосточнаго мыса острова; ея приблизительное положеніе въ шир. $37^{\circ} 35' S$, долг. $149^{\circ} 55' O$ отъ Гринича.

Румбы показаны по компасу. Склоненіе компаса $10^{\circ} 30' O$ въ 1862 г.

Маякъ порта Албертъ (Albert).—(№ 202).—Также объявлено, что для большей отличительности съ моря маяка порта Албертъ, на восточной части острова Ла-Тробъ (La Trobe) въ заливѣ Корнеръ (Corner Inlet), цвѣтъ башни, съ 20 іюля (1 августа н. с.) 1862 года, будетъ измѣненъ изъ краснаго въ бѣлый.

Склоненіе компаса $10^{\circ} 30' O$ въ 1862 г.

Примѣч. Предъидущія три извѣстія относятся къ слѣдующимъ картамъ англійскаго адмиралтейства: Bass Strait, на которомъ находится планъ бухты Twofold, № 1695; Australia, Southern portion, Sheet 2, № 27596; East Coast, Sheet 1, № 2141; Indian Ocean, №№ 748 с и 2483; Pacific Ocean, Sheet 9, № 2467; и Corner Inlet, № 1703. Также, Australian Lights List, №№ 142, 144. (Отнош. рус. генер. конс. въ Великобританіи 1862 г.).

Китайское море.

Маякъ на мысѣ Танжонгъ-Калеанъ (Tanjong-Kalean) на островѣ Банка.—(№ 203).—Начальникъ голландскаго королевскаго флота въ Остѣ-Индіи, объявленіемъ 24 іюля 1862 года, довелъ до свѣдѣнія мореплавателей, что съ 16 мая сего года зажигается береговой маячный огонь постоянный, бѣлаго цвѣта на Танжонгъ-Калеанъ (Tanjong-Kalean) близъ Мунтокъ (Muntok) на сѣверозападной сторонѣ острова Банка.

Катадіоптрическій аппаратъ маяка помѣщается на башнѣ, имѣющей высоты на $199\frac{1}{2}$ англійскихъ футъ (52 голланд. арш.), такъ что свѣтъ его будетъ видѣнъ за 5 географическихъ нѣмецкихъ миль для глаза, возвышеннаго надъ уровнемъ моря на $17\frac{1}{2}$ англійскихъ футъ ($4\frac{1}{2}$ голланд. арш.).

Огонь зажигается каждую ночь съ закатомъ солнца и горитъ до восхода солнца и видѣнъ съ моря во всѣхъ направленіяхъ. Башня бѣлая, а вершина ея и фонарь красные. На картѣ Банкскаго пролива

Эделинга, изданіе 1860 года, огонь этотъ долженъ быть назначенъ въ долготѣ $105^{\circ} 7' 30''$ восточной отъ Гринича и въ широтѣ $2^{\circ} 5'$ южной. (Выпис. изъ отнош. рус. генер. конс. въ Амстердамѣ 1862 г. № 334).

Островъ Целебесъ. Маякъ въ Макасарѣ.—(№ 204).—Начальникъ голландскаго королевскаго флота въ Остъ-Индіи объявилъ для свѣдѣнія мореплавателей, что 1 января 1861 года начато освѣщеніе маяка построеннаго на Эджонгъ Пандангъ (Oedjong Pandang), въ Макасарѣ, на выдающемся углу батареи передъ фортомъ Роттердамъ.

Огонь маяка *постоянный*, бѣлаго цвѣта; аппаратъ катадиоптрическій 4-го разряда помѣщается на каменной башнѣ, имѣющей высоты $53\frac{2}{3}$ англійскихъ фут. (14 нидерландскихъ аршинъ); свѣтъ его, освѣщающій весь морской горизонтъ, видѣнъ на разстояніи $2\frac{1}{2}$ географическихъ нѣмецкихъ миль, для глаза, возвышеннаго надъ уровнемъ моря на $7\frac{2}{3}$ футъ (2 нидерландск. аршина). Маякъ освѣщается каждую ночь отъ заката до восхода солнца.

Маячная башня бѣлая, вершина ея и фонарь красные.

На картѣ югозападнаго берега Цебелеса, составленной по тригонометрической съемкѣ королевскаго брига Postillon, подъ командою корабельнаго лейтенанта 1 класса Шрейдера, въ 1841 году (изд. 1852 г.), маякъ этотъ долженъ быть назначенъ въ южной широтѣ $5^{\circ} 8' 10''$, въ долготѣ $119^{\circ} 26' 20'$ О-й отъ Гринича. Освѣщеніе это служить преимущественно для указанія подхода къ рейду Макасаръ отъ юга и юго-запада, для чего должно править на NOTN (по правому компасу) прямо къ берегу, проходя въ приличномъ разстояніи къ западу отъ Така-Воебое уангъ и между Така-Ренджингъ и южною стороною банка Groot-Leilei по постепенно уменьшающейся глубинѣ отъ 14 до 7 и 6 сажень къ рейду Макасаръ, къ которому проходятъ курсомъ между румбами N и NtO. (Сообщ. рос. генер. конс. № 322).

Примѣч. Это извѣстіе относится къ слѣдующей картѣ англійскаго адмиралтейства: Ports in Macassar strait, № 2662.





ПОСТУПИЛО ВЪ ПРОДАЖУ

ИЗДАНИЕ

МОРСКАГО УЧЕНАГО КОМИТЕТА:

МОРСКАЯ ВОЙНА

ПРИ ПОМОЩИ ПАРА

СЭРА ГОВАРДА ДУГЛАСА, АВТОРА «МОРСКОЙ АРТИЛЛЕРІИ».

ПЕРЕВОДЪ МИЧМАНА В. А. РЫКАЧЕВА.

Съ 2-го англійскаго изданія. Цѣна 50 коп. сер.



ВЪ КНИЖНОМЪ МАГАЗИНѢ

А. В. БАЗУНОВА,

КОММИСИОНЕРА МОРСКАГО УЧЕНАГО КОМИТЕТА
И ЖУРНАЛА МОРСКОЙ СБОРНИКЪ,

на Невскомъ проспектѣ у Казанскаго моста, въ домѣ Ольгиной,

ПОСТУПИЛИ ВЪ ПРОДАЖУ:

ПОЛНЫЙ ЛАТИНСКІЙ СЛОВАРЬ, составленный по современнымъ латинскимъ словарямъ *Ананьевымъ, Яснецкимъ и Лебединскимъ*. М. 1862 г. Ц. 4 р., за пер. за 5 фунт.

СОКРАЩЕННЫЙ ЛАТИНСКІЙ СЛОВАРЬ, составленный *Ананьевымъ, Яснецкимъ и Лебединскимъ*.

ИСТОРИЯ РЕВОЛЮЦІИ 1848 Г. Франція, февральская революція, Спб. 1862 г. Ц. 1 р. 50 к., съ перес. 2 р.

РУКОВОДСТВО КЪ ИЗУЧЕНІЮ ВСЕОБЩЕЙ ИСТОРИИ. Т. 6-й. *Веллтера*.

ДРЕВНЯЯ ИСТОРИЯ. Переводъ *Ливенстерна и Карлова*.

ЛЮБОпытѣйшіе процессы, изъ уголовныхъ дѣлъ Франціи и Англіи. Выпускъ I. Содержаніе: Процессъ Ласенера.—Лезюркъ (Случай судейской ошибки).—Мадамъ Лафаржъ.—Каролина англійская и Бергами.—Мадамъ Ланость.—Тайнственное убійство.—Убійцы Пешара. Спб. 1862 г. Ц. 1 р. 25 к., съ перес. 1 р. 50 к.

СЕМЕЙСТВО МОСКОВЪ, 1688—1724.

Очеркъ русской исторіи. М. И. Семевского. Спб. 1862 г. Ц. 1 р. 25 к., съ перес. 1 р. 50 к.

Бокль. Исторія цивилизаціи въ Англіи. Т. I. Выпускъ I. Переводъ А. Н. Буйницкаго и Ф. Н. Непарокова. Спб. 1862 г. Ц. 1 р., съ перес. 1 р. 40 к., Томъ II, 80 к. съ перес. 1 р.

Геморой во всѣхъ своихъ видахъ и коренное его излеченіе, *д-ра Рихтера* съ 52 репептами. Ц. 75 к., съ перес. 1 р.

ТЕОРЕТИЧЕСКІЯ И ПРАКТИЧЕСКІЯ ДАННЫЯ для ПРОЕКТИРОВАНІЯ И ПОСТРОЙКИ, съ приложеніемъ 41 листа чертежей. Спб. 1862 г. Ц. 5 р. 50 к., съ перес. 6 р.

ПОГОРНАГО - ПОДОЛЬСКАГО ПАРЛАМЕНТСКАГО ДѢЛОПРОИЗВОДСТВО, по англійскимъ источникамъ. М. 1862 г. Ц. 1 р. 25 к., съ перес. 1 р. 50 к.

БІОГРАФИЧЕСКІЕ ОЧЕРКИ ЛИЦЪ, изображенныхъ на памятникѣ тысячелѣтія Россіи, воздвигнутомъ въ Новгородѣ въ 1862 г. Новгородъ 1862 г. Ц. 1 р., съ перес. 1 р. 50 к.

МОСКОВСКІЯ ТАЙНЫ. Разсказъ Сыщика. Сочиненіе *Максимова*. 10 част. М. 861—62 г. Ц. 1 р. 50 к., съ перес. 2 р.

ИЛИАДА ГОМЕРА. Переводъ съ греческаго. Н. Гиндича. 2 час. М. 1862 г. Ц. 2 р., съ перес. 2 р. 50 к.

ТРУДЫ КОМИССИИ, Высочайше утвержденной для составленія проекта положенія объ акцизѣ съ питей. Спб. 1862 г. Ц. съ перес. 2 р.

МОРСКАЯ ВОЙНА ПРИ ПОМОЩИ ПАРА. Сэра Говарда Дугласа, автора Морской Артиллеріи. Спб. 1862 г. Ц. 50 к., съ перес. 1 р.

ОТЪ КОНТОРЫ ГЛАВНАГО МАГАЗИНА

ВАСИЛЬЯ КЛИМУШИНА

Въ Москвѣ, у Боровицкаго моста, въ домъ Бакланова.

ЧАИ НОВАГО ПОЛУЧЕНІЯ

высылаются чрезъ почту и подрядчиковъ во всѣ города Россіи, по вновь изданному прейсъ-куранту въ іюнь мѣсяцѣ, который приложенъ при книжкѣ № 8. М. Сб.

VII 16
—
1

МОРСКОЙ СБОРНИКЪ

ИЗДАВАЕМЫЙ

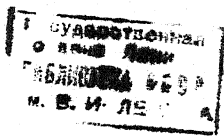
ПОДЪ НАБЛЮДЕНІЕМЪ МОРСКАГО УЧЕНАГО КОМИТЕТА

РЕДАКТОРЪ ВСЕВОЛОДЪ МЕЛЬНИЦКІЙ

Томъ LXII

№ 10

Октябрь



САНКТПЕТЕРБУРГЪ

ВЪ ТИПОГРАФІИ МОРСКАГО МИНИСТЕРСТВА.

1862

Печатано по распоряженію Морскаго Министерства.
С.-Петербургъ, 1 Октября 1862 г.



ОГЛАВЛЕНІЕ

№ 10-го Морскаго Сборника

I. ПОСТАНОВЛЕНІЯ И РАСПОРЯЖЕНІЯ ПРАВИТЕЛЬСТВА

	Стран.
Высочайшіе приказы по Морскому вѣдомству.	41
Высочайшія награды орденами.	46
Приказы Управляющаго Морскимъ министерствомъ.	48
Циркуляры департаментовъ: Инспекторскаго	67
» » Гидрографическаго.	68
Пенсіи изъ Эмеритальной кассы, съ 1 мая по 1 сентября 1862 года.	71

II. ОФИЦІАЛЬНЫЯ СТАТЬИ И ИЗВѢСТІЯ

Смотръ кораблю «Императоръ Николай I», и клиперу «Стрѣлокъ».	53
Смотръ фрегату «Касторъ» и корвету «Баянъ».	58
Объ издержкахъ, принятыхъ на счетъ казны въ 1862 г. по Кораблестроительному департаменту и Артиллерійскому управленію. (Продолженіе).	60
Извѣстія о плаваніи нашихъ судовъ заграницей:	
Репортъ командира корвета «Калевала», капитанъ-лейтенанта «Давыдова».	69
Репортъ командира транспорта «Гилякъ», капитанъ-лейтенанта Энквиста.	70
Репорты командира корвета «Рында», капитана 2 ранга Сфурса-Жиркевича.	70
Репортъ командира корвета «Новикъ», капитанъ-лейтенанта Скрыплева.	72

Вѣдомость судамъ русскаго военнаго флота, находящимся въ заграничномъ плаваніи.	74
Вѣдомость капиталамъ Эмеритальной кассы Морскаго вѣдомства, въ 1 сентября 1862 года.	76
Рапортъ начальника Балтійской съемки, генераль-маіора Борисова.	77
Рапортъ командира Свеаборгскаго порта, капитана 1 ранга Рудакова.	77
Пріемный экзамень въ морскую академію.	78

III. ЧАСТЬ НЕОФИЦИАЛЬНАЯ

Поѣздка по Днѣстру. (Продолженіе). А. АНАСЬЕВА-Чужбинскаго.	212
Восточный берегъ Чернаго моря и его значеніе для развитія русскаго мореплаванія. (Окончаніе). Н. Шаврова.	255
Историческій взглядъ на Варангерское поморье. О. Бѣломорскаго.	279
Ваканы и знаки Великобританіи и Ирландіи. Н. Тресковскаго.	295
Извлеченіе изъ письма д. с. с. Яневича-Яневскаго, по порученному ему изслѣдованію о тюрьмахъ и тюремномъ заключеніи.	315
Флоты Французскій и Англійскій съ 1815 года. (Окончаніе).	325
Исторія вмѣшательства Россіи, Англіи и Франціи въ войну за независимость Греціи (въ приложеніи) (*). Главы XIII, XIV, XV, и XVI. Стран. 129—176	

СМѢСЬ

О возможномъ устраненіи искусственнаго засоренія водъ. Лейтенанта Кунинскаго.	89
Нѣсколько словъ по поводу учрежденія новыхъ гимназій.	101
Правила о приѣмѣ, обученіи и назначеніи воспитанниковъ морскаго училища.	104
О сопротивленіи желѣза удару ядеръ. Перев. М. Окуневъ.	108
О желѣзныхъ стѣнахъ Англіи. Перев. М. Окуневъ.	122

(*) Предъидущія главы помѣщены въ № 4 и 5 М. Сб. сего года.

СОВРЕМЕННОЕ ОБОЗРѢНІЕ

Корреспонденція изъ портовъ (стр. 131): **ЛАДОЖСКОЕ ОЗЕРО:** Работы по устройству новаго ладожскаго канала. — Необходимость на немъ «туернаго» пароходства. — Свѣдѣнія изъ г. Новой Ладоги. — Уширеніе и углубленіе Свирскаго канала. — Маякъ Сторожно въ южной части Ладожскаго озера. — Древняя церковь въ прибрежьи Ладоги. — Прежній сплавъ лѣса изъ Свпри въ Волховъ. — Рабочіе на гонкахъ въ настоящее время. — Свѣдѣнія о погодѣ въ сентябрѣ. — **НИКОЛАЕВЪ:** Празднованіе въ Николаевѣ тысячелѣтія Россіи. — Учрежденіе гимназіи и предположеніе о временномъ открытіи ея въ зданіи штурманскаго училища. — Лѣтніе жары. — Домики инвалидов. — Новые пожарные инструменты въ Николаевѣ. — Пожаръ и камышевыя крыши. — Плаваніе судовъ нашей флотилии въ августѣ мѣсяцѣ. — Печальный случай на кавказскомъ берегу. — **РЕВЕЛЬ:** Продолженіе статистическихъ свѣдѣній объ Эстляндіи. — Промышленность. — Фабрики. — Винокурение и пивоварное производство. — Сельское хозяйство. — Почты и телеграфы. — Общественное образованіе. — Празднованіе тысячелѣтія Россіи въ Ревелѣ. — Выставка садоводства. — **КРОНШТАДТЪ:** Дѣятельность Кронштадтскаго порта, въ отношеніи коммерческаго мореплаванія. — Нравы купеческой гавани. — Быть коммерческихъ матросовъ. — Битва въ «заведеніи». — Герой-американецъ и бесполезность конвоя. — Дѣятельность военной гавани. — Пароходы-монополисты. — Увеселенія. — Гибель военнаго парохода «Гремящій». — **С. ПЕТЕРБУРГЪ:** О спускѣ клипера «Изумрудъ».

Заграничная морская хроника: Французскій коммерческій флотъ и труды ревизіонной комисіи, по поводу предполагаемыхъ измѣненій въ законодательствѣ, до него касающемся. — О превращеніи линійныхъ кораблей и другихъ военныхъ судовъ англійскаго флота въ суда, обшитыя броней. — Четвертый броненосный фрегатъ *Resistance*. — Послѣдніе опыты въ Шебуринесѣ: артиллерія и желѣзныя плиты для брони. — Американская броненосная батарея *Passaic*. — Англійская плавучая батарея съ куполомъ г. Торнера. — Вспомогательный аппаратъ для увеличенія силы судовой машины.

КРИТИКА И БИБЛЮГРАФІЯ

Seamanship, by Lieut. George S. Nares, R. N. C. C.	33
Nozioni della manovra delle navi. A. Фр	49

L'Espagne contemporaine: ses progrès moraux et matériels au	
XIX siècle, par Fernando Garrio. A. B. , ...	50
Новыя вниги.	55
Отъ Редакціи. The Iron Manufacture of Great Britain. . . .	58

ПРИЛОЖЕНИЯ

Лопманскія замѣтки.

Объявленія: Отъ магазина А. Θ. Баунова.

- » Объ изданіи журнала Грамотѣй.
- » Списки населенныхъ мѣстъ Россійской имперіи.
- » О сочиненіи А. Вышеславцева: Очерки перомъ и карандашомъ изъ кругосвѣтнаго плаванія въ 1857, 1858, 1859 и 1860 годахъ.
- » О вновь открытомъ живописномъ заведеніи.

Листъ литографированныхъ чертежей къ статьѣ: Баканы и знаки Великобританіи и Ирландіи.

I.

РАСПОРЯЖЕНІЯ ПРАВИТЕЛЬСТВА

ВЫСОЧАЙШІЕ ПРИКАЗЫ

О ЧИНАХЪ ВОЕННЫХЪ.

№ 428. Царское Село, 27 августа 1862.

Производятся: *за выслугу лѣтъ и по экзамену, со старшинствомъ:* изъ гардемариновъ, въ мичманы: **Василій ДМИТРИЕВЪ**, **Петръ ДУР-НОВО**, **Вечеславъ ГЕНБАЧЕВЪ**, **Валеріанъ ИРЕЦКІЙ**, **Анатолій КРЫЖАНОВСКІЙ** и **Николай БЫКОВЪ**,—все шесть съ 3-го апрѣля сего года. Изъ кондукторовъ, въ прапорщики, корпуса инженеръ-механиковъ, **Алексѣй ОЛЮНИНЪ**, съ 23-го іюля сего года.

Зачисляются: *на дѣйствительную службу*, состоящій по резервному флоту, числящійся по Адмиралтейству, поручикъ **Дмитрій ЖИЛЗИНЪ**; *по резервному флоту*: капитанъ 2-го ранга **Николай КОРЕЛЛИ** и первыхъ двухъ ротъ 3-го ластоваго экипажа, капитанъ **Томасъ ЯВОРСКІЙ**.

Продолжается срокъ отпуска: капитанъ-лейтенантамъ: адъютанту Его Императорскаго Высочества Генералъ-Адмирала барону **Акселю БОЙЕ** 1-му, на два мѣсяца; дежурному штабъ-офицеру штаба главнаго командира Николаевскаго порта **Андрею БРУН-НЕРУ**, на три недѣли; старшему офицеру фрегата «**Александръ Невскій**» **Павлу НАЗИМОВУ** 3-му, на два мѣсяца,—всѣмъ троицъ за границу, для излеченія болѣзней; командиру клипера «**Яхонтъ**» **Александру МУСИНУ-ПУШКИНУ**, по домашнимъ обстоятельствамъ, внутри Имперіи, по первое октября сего года.

увольняются въ отпускъ: капитанъ-лейтенанты: командиръ кли-

пера «Стрѣлокъ», Густавъ ЕГЕРШЕЛЬДЪ и Оскаръ КРЕМЕРЪ, — оба внутри Имперіи и за границу, на шесть мѣсяцевъ; лейтенантъ Григорій СУТКОВОЙ 2-й, за границу, на двѣ недѣли, — всѣ три по домашнимъ обстоятельствамъ; состоящій по ластовымъ экипажамъ, капитанъ Алексѣй ЕКИМОВЪ 1-й, для излеченія болѣзни, за границу, на четыре мѣсяца.

исключаются изъ списковъ: умершіе: лейтенантъ Николай ГУМБЕРТЪ и состоящій по резервному флоту, корпуса флотскихъ штурмановъ, прапорщикъ Петръ СОРОКИНЪ 2-й.

№ 429. Царское Село, 3 сентября 1862.

производятся: изъ капитановъ 1-го ранга, въ контръ-адмиралы, бывшій капитанъ надъ Архангельскимъ портомъ Михаилъ КАЛУГИНЪ 1-й; состоящіе по резервному флоту: изъ капитанъ-лейтенантовъ, въ капитаны 2 ранга, Егоръ ЦАМУТАЛИ 2-й; изъ поручиковъ, въ штабъ-капитаны, арсенальныхъ ротъ корпуса морской артиллеріи Харитонъ СТЕПАНОВЪ 3-й; изъ прапорщиковъ, въ подпоручики, числящіеся по адмиралтейству Петръ БАТУЕВЪ, — всѣ четыре съ увольненіемъ отъ службы, съ мундирами и пенсіонами по положенію.

зачисляются по резервному флоту: капитанъ-лейтенантъ Федоръ ДУДИНСКІЙ 2-й и состоящій по рабочимъ экипажамъ, поручикъ Филиппъ ЛАВРЕНТЬЕВЪ.

отчисляется, капитанъ 1-го ранга Ксенофонтъ КОЛОМОТЪЯНО отъ должности городничаго въ Ростовъ на Дону.

продолжается срокъ отпуска, лейтенанту Николаю БЕРНАДСКОМУ, для излеченія болѣзни, за границу, по первое августа будущаго 1863 года.

№ 430. На пароходѣ по р. Волхову близъ Новгорода, 10 сент. 1862.

производятся: состоящіе по резервному флоту: изъ капитановъ 2-го ранга, въ капитаны 1-го ранга: Владиміръ ЖИЛЬЦОВЪ и Петръ САВИНКОВЪ; изъ капитанъ-лейтенантовъ, въ капитаны 2 ранга: Александръ МАРТЫНО 1-й, Николай ЭСМАНТЪ 1-й, Василій КОРОЛЬКОВЪ 1-й и Евгений КРАСОВСКІЙ 1-й; ластовыхъ экипажей: изъ подполковниковъ, въ полковники, Василій КУЗЬМИНЪ 1-й; изъ капитановъ, въ майоры: Александръ ШИРЯЕВЪ, Михаилъ СТУКАЛИНЪ и Іосифъ ФЕДОРОВЪ 1-й; изъ поручиковъ, въ штабъ-капитаны, Николай ИВАНОВЪ 3-й; рабочихъ экипажей: изъ капитановъ, въ майоры, Александръ ИВАНОВЪ 1-й; изъ штабъ-капитановъ, въ капитаны, Павелъ БОРИСОВЪ; изъ поручиковъ, въ штабъ-капитаны: Мартынъ ХРІАНОВСКІЙ, Иванъ ШМИДТЪ и Василій КОНСТАНТИНОВЪ; изъ подпоручиковъ, въ поручики: Алексѣй ДРЯГИНЪ и Василій ЗАЛЕТОВЪ; изъ майоровъ, въ подполковники, числящіеся по Адмиралтейству Евфимъ ПОТАПОВЪ, — всѣ

девятнадцать съ увольненіемъ отъ службы, съ мундирами и пенсіонами по положенію. *За отличие по службѣ*, изъ подполковниковъ, въ полковники, корпуса инженеровъ морской строительной части Егоръ ДОМАНТОВИЧЪ. *За выслугу лѣтъ и по экзамену*, со старшинствомъ: изъ гардемариновъ, въ мичманы: баронъ Фердинандъ ВРАНГЕЛЬ, Дмитрій БУЛЫГИНЪ, Викторъ ВІЛЬКЕНЪ, Викторъ ВЕРНАДЕРЪ, Иванъ ДУРНОВО, Николай ДИРИНЪ, Николай ВИШНЯКОВЪ, Дмитрій АФОНАСЬЕВЪ, Карлъ МИЛЛЕРЪ, Александръ ЮРКОВСКІЙ, Петръ ПОВАЛИШИНЪ, Алексѣй ДАВЫДОВЪ, Викторъ КАРДО-СЫСОВЪ, Николай КАЗИНЪ, Александръ ДЕБРЮНЛЬДЪ, Сергѣй САЗОНОВЪ, Павелъ ВОРОНОВЪ, Николай АЛЕКСІАНО, Егоръ ЗИГУРИ и Михаилъ ГОТСКІЙ-ДАНИЛОВИЧЪ,—всѣ двадцать съ 3-го апрѣля сего года: Павелъ КУПФЕРЪ, съ 28-го іюня сего года и Константинъ НАГАЕВЪ,—съ 17-го сентября 1889 года. Изъ кондукторовъ, въ прапорщики, корпуса флотскихъ штурмановъ Иванъ КУЗЬМИНЪ, съ 18-го мая сего года.

увольняется отъ службы, по домашнимъ обстоятельствамъ, кондукторъ корпуса флотскихъ штурмановъ Николай ЧЕРНЫШЕВЪ, съ производствомъ въ прапорщики ластовыхъ экипажей.

№ 431. Царское Село, 17 сентября 1862

производятся: изъ подполковниковъ, въ полковники, корпуса флотскихъ штурмановъ: бывшій инспекторъ классовъ Черноморской штурманской роты, Павелъ АРОНОВЪ; изъ капитановъ, въ подполковники, Михаилъ АКИМОВЪ 1-й, — оба съ увольненіемъ отъ службы, съ мундирами и пенсіонами по положенію. *За выслугу лѣтъ и по экзамену*, фельдфебель роты Торговаго мореплаванія, Андрей ЮГАНСОНЪ, въ прапорщики, съ назначеніемъ состоять по адмиралтейству.

увольняются въ отпускъ: лейтенантъ Иванъ АВТОМОНОВЪ, для излеченія болѣзни, за границу по 1-е апрѣля будущаго 1863 года; въ безсрочный въ отпускъ: лейтенантъ Федоръ АРЕНДТЪ и мичманъ Густавъ АЛЬФТАНЪ,—оба съ зачисленіемъ по флоту.

увольняются отъ службы: лейтенанты: Николай КОНОНОВЪ за ранами и Владиміръ НЕВЕЛЬСКОЙ 3-й за болѣзнію,—оба капитанъ-лейтенантами и съ мундирами, а КОНОНОВЪ и пенсіономъ по положенію; командиръ клипера «Изумрудъ», капитанъ-лейтенантъ Александръ РОЗЕНБЕРГЪ 1-й, для опредѣленія къ статкимъ дѣламъ, съ переименованіемъ въ коллежскіе ассесоры; корпуса флотскихъ штурмановъ, кондукторъ Николай КРЕНИЦКІЙ, по домашнимъ обстоятельствамъ, съ производствомъ въ прапорщики ластовыхъ экипажей.

исключаются изъ списковъ, *умершіе*: состоящій по флоту, лейтенантъ Юганъ МАТЛИНЪ и корпуса флотскихъ штурмановъ, прапорщикъ Петръ КАПУСТИНЪ.

О ЧИНАХЪ ГРАЖДАНСКИХЪ.

№ 347. Царское Село, 27 августа 1862.

производятся: со старшинствомъ, за отличие по службѣ, изъ надворныхъ, въ коллежскіе совѣтники, старшій помощникъ дѣлопроизводителя Строительнаго управленія **БЛАГОВѢЩЕНСКІЙ**, съ 13-го сего августа. За выслугу лѣтъ: изъ титулярныхъ совѣтниковъ, въ коллежскіе ассесоры: младшій помощникъ дѣлопроизводителя Канцеляріи Морскаго министерства **ПОТЕМКИНЪ**, съ 14-го мая сего года; изъ коллежскихъ секретарей, въ титулярные совѣтники: комиссары: 1-го своднаго Черноморскаго флотскаго экипажа **ВАСИЛЬЕВЪ** и Севастопольскаго морскаго госпиталя **АКСЕНОВЪ**, — оба съ 23-го іюля сего года; изъ коллежскихъ регистраторовъ, въ губернскіе секретари, младшій содержатель магазиновъ комиссаріатской части С.-Петербургскаго порта **ВЛАДЫКИНЪ**, съ 1-го ноября 1861 года.

назначается, чиновникъ для усиленія средствъ Инспекторскаго департамента, коллежскій регистраторъ **НИКИФОРОВЪ**, смотрителемъ морскаго госпиталя въ Маріинскомъ посту, съ производствомъ, на основаніи положенія о Сибирской флотиліи, въ губернскіе секретари.

опредѣляются въ службу: отставной поручикъ **ТУЛУБЬЕВЪ**, въ число чиновъ, положенныхъ на усиленіе средствъ конторы надъ Николаевскимъ портомъ, съ переименованіемъ въ губернскіе секретари; дѣйствительный студентъ С.-Петербургскаго университета **АНДРУЦОПУЛО**, въ число чиновъ, положенныхъ на усиленіе средствъ комиссаріатской части Николаевскаго порта, съ утвержденіемъ въ чинъ губернскаго секретаря.

увольняются отъ службы: старшій помощникъ дѣлопроизводителя Кораблестроительнаго департамента, статскій совѣтникъ **АРТЕМЬЕВЪ**, за болѣзнію; коллежскіе ассесоры: смотритель морскаго госпиталя въ Маріинскомъ посту **СТУПАКОВЪ**, съ награжденіемъ чиномъ надворнаго совѣтника, и младшій ординаторъ Николаевскаго морскаго госпиталя **АЛЕКСѢВСКІЙ**, — оба по домашнимъ обстоятельствамъ; Упраздненной Временной контрольной экспедиціи, состоявшей при Морскомъ министерствѣ: дѣлопроизводитель, статскій совѣтникъ **КАРНѢВЪ**; старшіе контролеры, коллежскіе совѣтники: **ЯЦЫНЪ** и **ЛУКЬЯНОВЪ**; надворные совѣтники: **ЛОБАНОВЪ**, младшіе контролеры: **ЛУКШАНОВЪ** и **ПЛЕТЕНЕВЪ**; помощникъ контролера, коллежскій ассесоръ **СЫЧКАРЬ**; чиновники для усиленія средствъ: надворный совѣтникъ **МАКРИДИНЪ**, — всѣ десять, кромѣ

АЛЕКСѢЕВСКАГО, съ мундирами; губернскіе секретари: ЖУКОВЪ и ВАСИЛЬЕВЪ. *За штатомъ*: старшій контролеръ, надворный совѣтникъ ЗЛАТКОВСКІЙ; титулярные совѣтники: младшій контролеръ МЕРКУРЬЕВЪ и помощникъ контролера КАЙГОРДОВЪ. *За выслугу лѣтъ*: 45-го флотскаго экипажа квартирмейстеръ ТЮРИНЪ и унтеръ-офицеръ 6-го рабочаго экипажа ПЕРКОВСКІЙ, — оба съ награжденіемъ чиномъ коллежскаго регистратора.

№ 348. Царское Село, 3 сентября 1862.

производятся, *за выслугу лѣтъ, со старшинствомъ*: изъ коллежскихъ ассесоровъ, въ надворные совѣтники, дѣлопроизводитель конторы надъ Кронштадтскимъ портомъ ВОЛЬФЪ, съ 10-го ноября 1861 года; изъ титулярныхъ совѣтниковъ, въ коллежскіе ассесоры, младшій ординаторъ Ижорскаго морскаго госпиталя КОНОПЛИЦКІЙ, съ 30-го іюня 1861 года.

опредѣляется въ службу, окончившій курсъ наукъ въ Смоленской Духовной семинаріи, студентъ ДОРОНЦЪ, смотрителемъ казенныхъ зданій въ Астраханскомъ портѣ, съ утвержденіемъ въ чинѣ коллежскаго регистратора.

увольняются отъ службы: младшій помощникъ дѣлопроизводителя Канцеляріи Морскаго министерства, коллежскій секретарь АТТИЛЪ; по упраздненному Архангельскому порту: главный казначей портоваго казначейства, надворный совѣтникъ ГЕЛЬМАНЪ; коллежскіе ассесоры: младшій дѣлопроизводитель канцеляріи главнаго командира ПОТАПОВЪ и дѣлопроизводитель при экипажмейстерѣ ВОЛКОВЪ; комиссаріатской части: начальникъ сен части, статскій совѣтникъ ГОЛОВИЗНИНЪ и дѣлопроизводитель канцеляріи, надворный совѣтникъ АНТОНОВЪ; смотритель казенныхъ зданій, титулярный совѣтникъ КУЛАКОВЪ, — послѣдніе шесть съ мундирами.

№ 349. На парох. по р. Волхову бл. Новгорода, 10 сент. 1862.

производятся: *за выслугу лѣтъ, со старшинствомъ*, изъ надворныхъ, въ коллежскіе совѣтники, дѣлопроизводитель Строительнаго управленія ЛОБАНОВЪ съ 5-го сентября сего года: изъ коллежскихъ ассесоровъ, въ надворные совѣтники, того же управленія, дѣлопроизводитель КОРОЛЕВЪ, съ 2-го сентября сего года; изъ губернскихъ, въ коллежскіе секретари, содержатель при строеніяхъ и при заводскихъ и портовыхъ мастерскихъ въ Николаевскомъ портѣ ПЕРУШКИНЪ, съ 23 іюля сего года. *За выслугу лѣтъ, и по экзамену*, въ коллежскіе регистраторы, состоящій въ причисленіи къ 4-му ластовому экипажу вальтеръ КИРИЧНИКОВЪ, съ увольненіемъ отъ службы.

№ 350. Царское Село, 17 сентября 1862

производится, *за выслугу лѣтъ и по экзамену*, въ коллежскіе регистраторы, писарь штаба главнаго командира Кронштадтскаго

порта **МИХАЙЛОВЪ**, съ назначеніемъ въ число чиновниковъ, положенныхъ на усиленіе средствъ сего штаба.

назначаются, управляющій экспедиціею для ревизіи матеріальной отчетности Морского вѣдомства, статскій совѣтникъ **РОЗЕНЪ** управляющимъ вновь учрежденною временною комиссіею въ Николаевѣ, для разбора и рѣшенія дѣлъ и счетовъ Черноморскаго вѣдомства.

переводится, столоначальникъ Астраханскаго солянаго правленія, коллежскій секретарь **РИККЕ**, въ штабъ главнаго командира Астраханскаго порта, съ назначеніемъ младшимъ помощникомъ дѣлопроизводителя.

увольняются отъ службы: по упрямленному Архангельскому порту: аудиторъ комиссіи военнаго суда, титулярный совѣтникъ **ЕФМОУСОВЪ** и младшій содержатель по комиссаріатской части, коллежскій секретарь **СУПИНСКІЙ**; учитель расформированной Черноморской штурманской роты, коллежскій совѣтникъ **ЯШКЕВИЧЪ**; комиссаръ расформированнаго 2-го учебнаго морскаго экипажа, титулярный совѣтникъ **КОМИНОВЪ**, съ награжденіемъ чиномъ коллежскаго ассесора и пенсіономъ по положенію. *За болѣзнію*, дѣлопроизводитель Кораблестроительнаго департамента, коллежскій совѣтникъ **ЗАГОСКИНЪ**,—всѣ пять съ мундирами.

исключается изъ списковъ *умершій*, старшій помощникъ дѣлопроизводителя Кораблестроительнаго департамента, коллежскій ассесоръ **ЧЕЧЕЛЬ**.

ВЫСОЧАЙШІЯ НАГРАДЫ

ВСЕМИЛОСТИВѢЙШЕ ПОЖАЛОВАНЫ:

ОРДЕНАМИ

въ 30-й день августа 1862 года:

св. владимира 3 степени, съ мечами надъ орденомъ, директору Инспекторскаго департамента, Свиты Е. И. В контръ-адмиралу князю **ГОЛИЦЫНУ**.

св. владимира 3-й ст., флота генералъ-аудитору, дѣйствительному статскому совѣтнику **ГЛѢБОВУ**.

св. владимира 4-й ст., дѣлопроизводителю Комиссаріатскаго департамента, коллежскому совѣтнику Николаю **ХРАБРОСТИНУ**.

св. анны 3-й ст.: старшему офицеру возвратившагося изъ кругосвѣтнаго плаванія капитана «Стрѣлокъ», лейтенанту Ивану **АВТО-**

МОНОВУ; исправ. должность штабъ-офицера штаба главнаго командира упраздняемаго Архангельскаго порта, лейтенанту Александру РИМАНУ 3-му; исправлявшему должность правителя канцеляріи главнаго командира Архангельск. порта, корпуса корабельн. инженеровъ, штабъ-капитану Павлу БОГОСЛАВСКОМУ; начальнику строительной части того же порта, инженеръ-подполковнику Степану ЧИСТЯКОВУ; старшему ординатору морскаго госпиталя въ Маріинскомъ посту, надворному совѣтнику Владиславу ШИМЦУ.

св. станислава 1-й степени, директору Канцеляріи Морскаго министерства Свиты Е. И. В. генераль-маіору ГРЕЙГУ.

св. станислава 2-й ст., съ императорской короной, начальнику артиллерійской части упраздняемаго Архангельскаго порта, капитану морской артиллеріи, Константину АНТИПЕНКО 1-му.

св. станислава 2-й ст.: командиру возвратившагося изъ кругосвѣтнаго плаванія клипера «Стрѣлокъ», капитанъ-лейтенанту ЕГЕРШЕЛЬДУ; упраздняемаго Архангельскаго порта: бывшему командиру 9 рабоч. экипажа капитану 1 ранга Николаю КУРОБДОВУ и презусу комисіи военнаго суда, того порта, капитану 1 ранга Петру МИЛЕРУ.

св. станислава 3-й ст.: возвратившимся изъ кругосвѣтнаго плаванія на клиперѣ «Стрѣлокъ»: мичманамъ Петру МАКРІАНОВИЧУ и Антону НОРДМАНУ, корпуса штурмановъ: подпоручику Константину АБЖЕЛТОВСКОМУ 2-му и прапорщику СОНЦОВУ 3-му; бывшему старшему врачу 8 рабоч. экипажа (Арханг. порта), нынѣ старшему ординатору Кронштадтскаго морскаго госпиталя, надворному совѣтнику Алексѣю ЛОХТИНУ.

ЗЕМЛЯМИ

въ 28-й день августа 1862 года:

Младшему флагману Балтійскаго флота, Свиты Е. И. В., контръ-адмиралу ЗАРИНУ *три тысячи десятиныхъ* земли, и командиру 17 флотскаго экипажа и корабля «Синопь», капитану 1 ранга ЕНДОГУРОВУ — *два тысячи десятиныхъ* земли.

П Р И К А З Ы

УПРАВЛЯЮЩАГО МОРСКИМЪ МИНИСТЕРСТВОМЪ.

№ 116. С.-Петербургъ, 7 августа 1862.

Государь Императоръ, по всеподданнѣйшему докладу моему, въ 6-й день августа сего года Высочайше повелѣть соизволилъ: въ видѣ временной мѣры, впредь до окончательнаго преобразованія морскихъ учебныхъ заведеній, открыть академическій курсъ морскихъ наукъ въ С.-Петербургѣ, согласно Высочайше утвержденному положенію при семъ прилагаемому.

О семъ Высочайшемъ повелѣніи объявляю по Морскому вѣдомству.

ПОЛОЖЕНІЕ ОБЪ АКАДЕМИЧЕСКОМЪ КУРСѢ МОРСКИХЪ НАУКЪ.

§ 1. Для высшаго образованія въ морскихъ наукахъ, открывается нынѣ, впредь до окончательнаго преобразованія морскихъ учебныхъ заведеній, академическій курсъ, состоящій изъ трехъ отдѣленій: гидрографическаго, кораблестроительнаго и механическаго.

Примѣчаніе. Съ открытіемъ академическаго курса упраздняется существующій нынѣ при Морскомъ корпусѣ офицерскій классъ.

§ 2. Къ слушанію лекцій въ академическомъ курсѣ допускаются офицеры всѣхъ корпусовъ морскаго вѣдомства, если они находились не менѣе двухъ лѣтъ на дѣйствительной службѣ, включая впрочемъ сюда даже гардемаринскую и кондукторскую. Сверхъ того отъ поступающихъ требуется:

а) Для гидрографическаго отдѣленія не менѣе двухъ трехъ-мѣсячныхъ плаваній.

б) Для кораблестроительнаго не менѣе 12 мѣсяцевъ пребыванія при работахъ у постройки или тимберовки судовъ.

в) Для механическаго не менѣе 12 мѣсяцевъ пребыванія при работахъ въ заводскихъ мастерскихъ, или на судахъ у сборки и установки механизмовъ, или въ морѣ въ должности помощника судоваго механика.

§ 3. Желающіе слушать курсъ наукъ въ академическомъ курсѣ обязаны просить о разрѣшеніи по командѣ, съ объясненіемъ по какому отдѣленію они намѣрены слушать курсъ, и за тѣмъ держать вступительный экзаменъ при академическомъ курсѣ.

§ 4. На проѣздъ офицерамъ въ С.-Петербургъ, выдаются каждому

прогонныя деньги, по положенію, отъ казны. На начальствующихъ лицъ возлагается отвѣтственность давать разрѣшенія на проѣздъ только тѣмъ офицерамъ, которые, какъ своей прежней службой, такъ познаніями и склонностью къ ученымъ занятіямъ, представляютъ достаточныя ручательства, что они могутъ выдержать пріемный экзаменъ и съ успѣхомъ продолжать курсъ образованія.

§ 5. Предметы вступительнаго экзамена, въ объемѣ курса Морскаго Кадетскаго корпуса, суть:

1) Алгебра, 2) плоская и сферическая тригонометрія, 3) начертательная геометрія, 4) аналитическая геометрія, 5) теоретическая механика и 6) общая физика и главнѣйшія понятія изъ химіи.

Примѣчаніе. Съ 1864 г. будутъ требоваться начала дифференціального исчисленія.

§ 6. Первые 10 изъ выдержавшихъ составительный экзаменъ по гидрографическому отдѣленію, первые пять по кораблестроительному и первые пять по механическому отдѣленію, пользуются отъ казны, въ добавокъ къ штатному своему содержанию, окладомъ жалованья по чину и безвозмездно учебными пособиями.

§ 7. Каждый слушатель долженъ избрать себѣ одно изъ трехъ отдѣленій и только по этому отдѣленію выпускной экзаменъ будетъ для него обязательенъ. Желающимъ не воспрещается слушать науки и постороннія ихъ отдѣленію, равно какъ и держать по онымъ окончательный экзаменъ, ежели они сами того пожелаютъ.

§ 8. Академическій курсъ продолжается два года.

§ 9. Предметы лекцій въ академическомъ курсѣ подраздѣляются на общіе и спеціальные.

§ 10. Предметы общіе обязательны для всѣхъ трехъ отдѣленій и читаются для всѣхъ ихъ одновременно. Они суть: 1) алгебраическій анализъ, 2) дифференціальное и интегральное исчисленія, съ приложеніемъ ихъ къ геометріи, 3) аналитическая механика, 4) практическая механика и 5) частная физика (за исключеніемъ оптики).

§ 11. Предметы спеціальные обязательны только для одного изъ трехъ отдѣленій. Они суть:

а) *Для гидрографическаго отдѣленія:* 1) астрономія и геодезія, 2) гидрографія и метеорологія, 3) теорія кораблестроенія (нагрузка и парусность), 4) оптика и система маячнаго освѣщенія.

б) *Для кораблестроительнаго отдѣленія:* 1) теорія и практика кораблестроенія, 2) начертательная геометрія, 3) неорганическая химія, преимущественно въ приложеніи къ металло-заводскому дѣлу.

в) *Для механическаго отдѣленія:* 1) паровая механика, 2) начертательная геометрія, 3) неорганическая химія, преимущественно

въ приложеніи ея къ металло-заводскому дѣлу, — двѣ послѣднія читаются одновременно съ Кораблестроительнымъ отдѣленіемъ.

§ 12. Кромѣ всего изложеннаго, по всѣмъ тремъ отдѣленіямъ будутъ назначены соотвѣтственные упражненія въ составленіи чертежей.

§ 13. По окончаніи перваго года, производится испытаніе въ пройденномъ, для полученія разрѣшенія продолжать курсъ. Неудовлетворившіе испытанію слушатели возвращаются въ свои команды на свой счетъ.

§ 14. Слушателямъ, окончившимъ съ успѣхомъ полный курсъ, выдается дипломъ и присвоивается аксельбантъ на общемъ положеніи для Академіи военнаго вѣдомства. Сверхъ того, представляется лучшимъ по старшинству экзамена слѣдующія преимущества:

а) По отдѣленію гидрографическому на каждомъ суднѣ, идущемъ въ заграничное плаваніе, по одной вакансіи для флотскаго и штурманскаго офицера.

б) По отдѣленію кораблестроительному непремѣнное прикомандированіе къ работамъ при постройкѣ новыхъ судовъ, въ должности, сообразной служебному старшинству.

в) По отдѣленію механическому также одну вакансію на каждомъ суднѣ, идущемъ въ заграничное плаваніе, кромѣ сего сокращеніе на половину срока службы въ томъ разрядѣ, въ какомъ кто находится, и назначеніе, сообразное служебному старшинству.

§ 15. Сверхъ того, одному первому по экзамену изъ каждаго отдѣленія предоставляется заграничная командировка съ техническою цѣлью, не менѣе какъ на одинъ годъ, съ содержаніемъ, особо назначаемымъ сообразно съ сущностью порученія.

§ 16. Послѣ выпуска изъ академическаго курса, всѣмъ офицерамъ предоставляется право воспользоваться въ теченіе года четырехъ мѣсячнымъ отпускомъ съ производствомъ жалованья.

§ 17. Академическія аудиторіи помѣщаются въ зданіи Морскаго корпуса и отъ корпуса же пользуются учебными пособиями.

§ 18. Слушатели непосредственно подчинены директору корпуса и обязаны соблюдать его инструкціи и приказанія относительно классныхъ и корпусныхъ порядковъ.

§ 19. Управление учебною частію, какъ то: утвержденіе учебныхъ программъ, порядка экзаменовъ, выдача дипломовъ, пріемъ профессоровъ и репетиторовъ и проч., возлагается на совѣтъ изъ профессоровъ и иныхъ лицъ морскаго вѣдомства, съ утвержденія высшаго морскаго начальства.

§ 20. Директоръ Морскаго корпуса есть предсѣдатель учебнаго совѣта и вмѣстѣ съ тѣмъ заведываетъ распорядительною частію. Учебный совѣтъ назначаетъ ему одного изъ своихъ членовъ въ должность помощника, который въ то же время заведываетъ и про-

извѣдствомъ дѣлъ учебнаго совѣта, получая по этимъ должностямъ особое содержаніе изъ суммъ, отчисленныхъ для академическаго курса.

§ 21. Ежегодное начало занятій въ академическомъ курсѣ 1-го сентября, окончаніе 1-го мая. Лѣтній промежутокъ между двумя годами предназначается на самостоятельныя упражненія по каждой специальности. Выборъ упражненій будетъ зависѣть отъ учебнаго совѣта.

Примѣчаніе. Въ будущемъ учебномъ 1862—63 г. начало курсовъ предполагается 1 октября, а срокъ окончанія опредѣлится учебнымъ совѣтомъ.

§ 22. Вызовъ слушателей для поступленія въ академическій курсъ будетъ производиться каждыя два года, а потому и выпускъ изъ курса будетъ происходить въ этотъ же срокъ.

§ 23. Артиллерійскаго отдѣленія на первое время не учреждается на томъ основаніи, что научная часть артиллеріи преподается въ обширномъ размѣрѣ въ Михайловской артиллерійской академіи. Но чтобы доставить возможность желающимъ слушать курсъ артиллеріи на тѣхъ же условіяхъ и съ тѣми же преимуществами въ будущемъ, какія предоставлены слушателямъ въ академическомъ курсѣ, выдаются отъ академическаго курса пяти офицерамъ, обучающимся въ Михайловской артиллерійской академіи, добавочные оклады жалованья и учебныя пособія, наравнѣ съ слушателями академическаго курса. На эти оклады и пособія имѣютъ право только тѣ, кои не менѣе шести мѣсяцевъ плавали въ морѣ на одномъ изъ военныхъ судовъ, преимущественно же на учебномъ артиллерійскомъ кораблѣ.

§ 24. Преимущества для сихъ лицъ, окончившихъ съ успѣхомъ полный курсъ въ Михайловской академіи, назначаются тѣ же, какія назначены въ §§ 14 п. а, 15 и 16 сего положенія, но въ должности артиллерійскаго офицера.

№ 118. С.-Петербургъ, 9 августа 1862.

По всеподданнѣйшему докладу Морскаго Генералъ-аудитора Государь Императоръ въ 30 день іюня сего года Высочайше повелѣть соизволилъ постановить въ дополненіе 370 и 373 ст. 1 кн. свода мор. угол. пост. слѣдующее примѣчаніе:

«Командирамъ или офицерамъ, ведущимъ военное судно, не ставится въ непремѣнную обязанность брать лопмана въ плаваніи финляндскими шхерами, а дозволяется, буди желаютъ, обходиться безъ лопмановъ, но съ тѣмъ, что отвѣтственность въ такомъ случаѣ за благополучное плаваніе судна, остается по силѣ существующихъ узаконеній на командирѣ или офицерѣ, ведущихъ судно.»

Объявляю о семъ по морскому вѣдомству къ надлежащему свѣдѣнію и руководству.

№ 119. С.-Петербургъ, 11-го августа 1862.

По случаю упраздненія главнаго порта въ Архангельскѣ, служившіе въ томъ портѣ назначаются:

Корпуса корабельныхъ инженеровъ: бывшій инспекторъ кораблестроительныхъ работъ, капитанъ Николай БАЗАНОВЪ и состоявшій при томъ портѣ, прапорщикъ Константинъ ПАНОВЪ,—оба состоятъ при Кронштадтскомъ портѣ, для надобностей флота и судостроительныхъ работъ.

Бывшій главный смотритель и содержатель листовъ, числящійся по рабочимъ экипажамъ, подпоручикъ Федоръ ХРИСТОФОРОВЪ, въ 4-й рабочій экипажъ.

Бывшій такелажмейстеръ, числящійся по ластовымъ экипажамъ, поручикъ Спиридонъ КАШИНЪ 1-й, ротнымъ командиромъ команды въ Архангельскомъ портѣ.

Корпуса флотскихъ штурмановъ: подпоручикъ Петръ МОРДОВИНЪ, помощникомъ капитана надъ портомъ въ Архангельскѣ и завѣдывающимъ инструментальною камерою и депо картъ; подпоручики: Федоръ САЛТАНОВЪ 1-й и Семенъ СТАТЫГИНЪ, прапорщики: Сергѣй НИКИТИНЪ 2-й, Разумникъ СЕЛИВЕРСТОВЪ 2-й и Ферапонтъ КОЗОВИНЪ,—все пять для службы на судахъ Архангельскаго порта и для занятій по гидрографической части.

Старшій помощникъ дѣлопроизводителя бывшей конторы надъ Архангельскимъ портомъ, надворный совѣтникъ Апполонъ КУТІЙНИКОВЪ, дѣлопроизводителемъ при капитанѣ надъ тѣмъ портомъ.

Корпуса флотскихъ штурмановъ: поручики: Федоръ ЕРМОЛАЕВЪ 2-й и Викторъ ГРИБАНОВЪ и прапорщикъ Иванъ КОЗЛОВЪ 2-й, оставляются при занимаемыхъ ими должностяхъ въ Архангельскомъ портѣ: первый—смотрителя Мудьюжскаго маяка, а послѣдніе двое—преподавателей шкиперскихъ курсовъ.

Высочайшимъ приказомъ, отданнымъ по военно-сухопутному вѣдомству, въ 30-й день минувшаго іюля, состоящій по резервному флоту, корпуса инженеровъ морской строительной части, поручикъ Егоръ ПОДТЯГИНЪ, переведенъ въ военные инженеры.

назначаются: командиръ корвета «Буйволъ», капитанъ 2-го ранга Василій СТРОНСКІЙ 1-й, начальникомъ учебной артиллерійской команды Черноморской флотиліи, съ оставленіемъ командиромъ корвета и съ зачисленіемъ по флоту, вмѣсто капитана 2-го ранга Николая ГАВРИШЕВА 1-го.

Состоящій при С.-Петербургскомъ портѣ, для надобностей флота и судостроительныхъ работъ, корпуса корабельныхъ инженеровъ подпоручикъ Григорій ТУЧКОВЪ, въ чертежную инспектора кораблестроительныхъ работъ въ Кронштадтскомъ портѣ, для повѣрки рабочихъ листовъ и смѣтъ на постройку новыхъ судовъ.

Корпуса флотскихъ штурмановъ, прапорщикъ Николай ЧЕХОВЪ командиромъ лондонскаго плавучаго маяка, съ состояніемъ при гидрографической части Кронштадтскаго порта, вмѣсто прапорщика того же корпуса Павла СЕЛИВЕРСТОВА 1-го.

переводятся: капитанъ 1-го ранга Николай КУРОБДОВЪ 1-й, изъ Бѣломорской флотиліи въ Балтійскій флотъ, и штабъ-капитанъ Николай ЩЕНСОВИЧЪ, изъ 8-го въ 4-й рабочій экипажъ.

№ 120. С.-Петербургъ, 12 августа 1862.

Государь Императоръ, въ 6-й день сего августа, Высочайше повелѣть соизволилъ: нижнимъ чинамъ флота, которымъ сроки обязательной службы кончаются иногда во время кампаніи, но которые увольняются въ отставку не прежде прибытія въ одинъ изъ русскихъ портовъ, производить за такую вторичную службу прибавочное жалованье, въ установленномъ законѣ размѣрѣ, съ перваго числа января, къ которому кончается срокъ ихъ обязательной службы, и награждать ихъ шеврономъ, но съ тѣмъ, что если кто изъ нихъ не выслужитъ *трехъ лѣтъ* на вторичной службѣ, обязательныхъ для сохраненія шеврона въ отставкѣ, на основаніи правилъ, объявленныхъ по морскому вѣдомству въ приказѣ Его Императорскаго Высочества Генералъ-Адмирала 9-го ноября 1859 г. № 102, то при увольненіи въ отставку шеvronъ съ нихъ снимается.

О такомъ Высочайшемъ повелѣніи объявляю по морскому вѣдомству для исполненія.

№ 121. С.-Петербургъ, 19 августа 1862.

назначаются: капитанъ-лейтенантъ Іосифъ ФЕДОРОВИЧЪ 1-й, въ должность чиновника особыхъ порученій при конторѣ надъ портомъ въ Николаевѣ; корпуса инженеровъ морской строительной части поручики: Григорій ПОПОВЪ 2-й и Федоръ КАРМИНЪ, состоять при Николаевскомъ портѣ, для надобностей по строительной части.

переводятся: капитанъ-лейтенанты: командиръ пароходо-фрегата «Солембала», Константинъ КОЛОНГЪ; старшій офицеръ сего парохода Федоръ УШАКОВЪ 3-й; мичманъ Николай БАБИЦЫНЪ; корпуса флотскихъ штурмановъ: прапорщикъ Степанъ ОГОРОДНИКОВЪ и кондукторъ Василий АСТАСЕВЪ; корпуса инженеръ-механиковъ, прапорщикъ Николай КУРОЧКИНЪ,—всѣ *шесть* изъ Бѣломорской флотиліи въ Балтійскій флотъ, съ назначеніемъ во 2-й флотскій экипажъ; изъ нихъ КОЛОНГЪ и УШАКОВЪ оставляются при занимаемыхъ ими должностяхъ. Корпуса флотскихъ штурмановъ: поручикъ Гавріилъ МОШКАЛОВЪ 2-й, изъ Каспійской въ Черноморскую флотилію; прапорщикъ Филиппъ БЪЛОУСОВЪ, изъ Черноморской въ Каспійскую флотилію.

увольняется для службы на коммерческих судахъ, лейтенантъ Павелъ ПЛЕМЯННИКОВЪ 2-й, съ зачисленіемъ по флоту.

№ 122. С.-Петербургъ, 19 августа 1862.

Прибывшій изъ Архангельска пароходо-фрегатъ «Соломбала», съ Высочайшаго разрѣшенія, перечисляется изъ Бѣломорской флотиліи въ Балтійскій флотъ, во 2-й флотскій экипажъ.

№ 123. С.-Петербургъ, 21 августа 1862.

По случаю упраздненія главнаго порта въ Архангельскѣ, назначаются въ Балтійскій флотъ: презусъ комисіи военнаго суда, капитанъ 1-го ранга Петръ МИЛЛЕРЪ 1-й; исправляющій должность дежурнаго штабъ-офицера штаба главнаго командира, лейтенантъ Александръ РИМАНЪ 3-й и начальникъ артиллерійской части въ томъ портѣ, корпуса морской артиллеріи, капитанъ Константинъ АНТИПЕНКО 1-й,—все три съ отчисленіемъ отъ должностей.

переводятся: штабъ-капитанъ 4-го рабочаго экипажа Николай ЩЕНСНОВИЧЪ, во 2-й ластовый экипажъ; прибывшій изъ Архангельска на пароходо-фрегатъ «Соломбала», корпуса флотскихъ штурмановъ, прапорщикъ Иванъ КОЗЛОВЪ 2-й, изъ Бѣломорской флотиліи въ Балтійскій флотъ, съ зачисленіемъ во 2-й флотскій экипажъ; корпуса флотскихъ штурмановъ, подпоручикъ Василій КОЗЛОВЪ 1-й, оставляется въ Архангельскомъ портѣ, при занимаемой имъ должности преподавателя шкиперскихъ курсовъ.

увольняются въ отпускъ, внутри Имперіи: капитанъ 1-го ранга Александръ РУДАКОВЪ 1-й, лейтенанты: Мстиславъ СЕЛИВАНОВЪ 3-й и Отто ГАДДЪ 2-й,—все три по домашнимъ обстоятельствамъ, первые двое на четыре, а послѣдній на два мѣсяца; мичманъ Александръ ЕВРЕИНОВЪ, для излеченія болѣзни, на три мѣсяца.

исключаются изъ списковъ, умершіе, гардемарины: Константинъ БЕЗУАРЪ 1-й и Андрей ПОПОВЪ.

№ 124. С.-Петербургъ, 19 августа 1862.

Объявляю по морскому вѣдомству, къ свѣдѣнію и должному руководству, вновь составленныя и одобренныя Адмиралтействъ-совѣтомъ таблицы комплектаціи судовъ командами, съ правилами для ихъ употребленія, присовокупляя, что Государь Императоръ, въ 13-й день сего августа, Высочайше повелѣть соизвоилъ: новыми таблицами замѣнить все доселѣ Высочайше утвержденныя и соизволивъ предоставить мнѣ утверждать впредь все дополненія и измѣненія, кои въ этихъ новыхъ табеляхъ окажутся нужными.

П р а в и л а.

Существующія таблицы комплектаціи судовъ командами были Высочайше утверждены въ то время, когда суда одного и того же

ранга не имѣли значительнаго различія между собою ни по размѣреніямъ, ни по вооруженію, и потому признано было достаточнымъ опредѣлять составъ командъ не для каждаго судна отдѣльно, а только для каждаго ранга судовъ.

Въ настоящее время съ одной стороны, въ размѣрахъ, вооруженіи артиллеріею и силѣ механизмовъ судовъ одного и того же ранга, существуетъ большое разнообразіе, съ другой—потребность людей въ экипажахъ опредѣляется, вслѣдствіе содержанія личнаго состава въ мѣрѣ дѣйствительной надобности, уже не штатами экипажей, а единственно судовою въ нихъ потребностію.

Вслѣдствіе сего оказалась настоятельная надобность въ составленіи новыхъ табелей комплектаціи судовъ, которыми бы съ точностію опредѣлялся составъ команды отдѣльно для каждаго изъ наличныхъ судовъ флота.

Таковыя табели составлены Инспекторскимъ департаментомъ и одобрены общимъ Кронштадтскимъ собраніемъ и Адмиралтействъ-совѣтомъ; изъ нихъ три нормальныя опредѣляютъ: первая—потребность въ тѣхъ чинахъ, число коихъ измѣняется только съ рангомъ судна; вторая — число прислуги для орудій каждаго калибра; а третья—соразмѣрную съ силою механизма и числомъ топокъ машинную прислугу; послѣдняя *именная*, составленная на основаніи этихъ трехъ нормальныхъ табелей, показываетъ составъ команды отдѣльно для каждаго изъ наличныхъ судовъ флота. (*)

Адмиралтействъ-совѣтъ, утвердивъ означенныя табели, журналомъ 25 іюля сего года, постановилъ:

1) Инспекторскому департаменту вмѣнить въ обязанность, по объявленіи *именной* табели, содержать оную въ постоянной исправности, и для этого всякое судно, отчисляемое по неблагонадежности къ порту, исключать изъ табели, а всякое вновь спущенное, вносить въ табель, опредѣливъ для него команду по нормальнымъ табелямъ, на основаніи свѣдѣній, которыя должны быть своевременно доставляемы изъ Артиллерійскаго управленія о числѣ и калибрѣ орудій судна, а изъ Кораблестроительнаго Техническаго комитета о силѣ механизма и числѣ топокъ въ котлахъ; по истеченіи же каждаго года, исправленную *именную* табель разсылать главнымъ командирамъ и командирамъ портовъ и во всѣ департаменты и управленія Морскаго министерства, для руководства при расчетахъ потребности въ людяхъ.

2) Такъ какъ табель опредѣляетъ полное боевое расписаніе судовъ, то цифры ея суть высшій предѣлъ, за который команды на судахъ

(*) *Именная* табель (№ IV) не вошла въ М. Сбор., но разослана при подлинномъ приказѣ.

ни въ какомъ случаѣ не должны переходить; но они должны быть уменьшаемы каждый разъ, когда особое назначеніе судна или облегченіе его артиллеріею то дозволить.

ТАБЕЛЬ № II, для опредѣленія числа комендоровъ и прислуги по орудіямъ судна.

Калибръ орудій.	Число на 1 орудіе.		Подносчиковъ.	Комендоровъ въ крайній - камерѣ и бомбовые погреба.
	Комендоръ.	Прислуга.		
На 3 пуд. бомб. Дальгрена	2	21	На каждыя 4 орудія въ батареяхъ одинъ подносчикъ, а къ орудіямъ на поворотныхъ плат-формахъ одинъ подносчикъ къ каждому орудію.	На корабли и фрегаты по 10, а колесные фрегаты, кор-еты и клипера по 4 чело-ва.
— 2 — —	2	17		
— 68 фунт. № 2	2	15		
— 60 — № 1	2	17		
— — — № 2	2	15		
— 36 — № 1	2	13		
— — — № № 2 и 3	2	11		
— — — № 4	2	9		
— — — короткое	2	13		
— — — длинное	2	13		
— — — карронаду	2	9		
— 30 — № 1	2	13		
— — — № 2	2	11		
— — — № 3	2	9		
— — — № 4	2	9		
— — — короткое	2	9		
— — — карронаду	2	7		
— 24 — длинное	2	11		
— — — пушко-карронаду	2	9		

На 14 ф. карронаду . . .	2	7	На каждой батареехъ одинъ подносчикъ, а къ орудіямъ на поворотныхъ платформахъ одинъ подносчикъ къ каждому орудію.	На кораблѣ и фрегаты по 10, а колесные фрегаты, корветы и клипера по 4 чelов.
— — — короткое . . .	2	11		
— 18 —	2	7		
— 12 —	2	5		
— — — длинное	2	7		
— 8 — наръзное	2	7		
— — — карронаду . . .	2	7		
— 4 — наръзное	2	5		
— 1 пудов. единорогъ . . .	2	13		
— 1/2 — —	2	5		

П р и м ѣ ч а н і я: 1) Расчетъ комендоровъ и прислуги на орудія, находящіеся въ батареяхъ, долженъ дѣлаться на половинное число, т. е. на два орудія полагается полное число комендоровъ и прислуги одного орудія.

2) Для орудій, находящихся на поворотныхъ платформахъ, комендоры и прислуга должны рассчитываться на полное число ихъ.

3) Въ общемъ числѣ комендоровъ на каждомъ суднѣ можетъ быть 1/6 часть квартирмейстеровъ.

ТАБЕЛЬ № III, для ОПРЕДѢЛЕНІЯ ЧИСЛА ЧИНОВЪ ПО МЕХАНИЧЕСКОЙ ЧАСТИ НА ВИНТОВЫЯ И КОЛЕСНЫЯ СУДА.

Число силъ.	Офиц. Кор- пуса Инжен. Механиковъ.			Юнкеровъ или ун.-оф. Кор. Инж. Механ.		Машинистовъ.				Кочега- ровъ.	
						Ун.-оф.		Рядов.			
	1 разряда.	2	3	1 класса.	2	Старшихъ.	Младшихъ.	Старшихъ.	Младшихъ.	Старшихъ.	Младшихъ.
До 50-ти силъ включительно.	»	»	»	1	»	»	»	1	1	»	3
Свыше 50 до 150 с. включи- тельно.	»	»	1	1	1	1	»	1	2	1	3
— 150 — 250 — — .	1	»	1	1	1	1	»	2	3	»	»
— 250 — 350 — — .	1	»	1	1	1	1	1	2	5	»	»
— 350 — 500 — — .	1	1	1	1	1	1	1	4	6	»	»
— 500 — 650 — — .	1	1	1	1	1	1	2	4	8	»	»
— 650 — 800 — — .	1	1	1	2	2	1	2	6	8	»	»
— 800 — 1000 — — .	1	1	1	2	2	2	2	6	10	»	»

П р и м ѣ ч а н і я :

1) Кочегаровъ на паровыхъ судахъ отъ 150 силъ и болѣе полагается по 3 на каждыя двѣ топки, для того, чтобы можно было раздѣлить ихъ на три вахты. Сверхъ сего дозволяется имѣть изъ числа судовой команды для обученія $\frac{1}{4}$ часть машинной прислуги съ отпускомъ на нихъ одежды, мыла и сѣточныхъ, присвоенныхъ кочегарамъ.

2) Въ общемъ числѣ кочегаровъ на каждомъ судѣ полагается $\frac{1}{3}$ старшихъ, а $\frac{2}{3}$ младшихъ.

№ 125. С.-Петербургъ, 25-го августа 1862.

назначается, лейтенантъ Егоръ ПАВЛОВСКІЙ, адъютантомъ штаба главнаго командира Николаевского порта, съ зачисленіемъ по флоту.

переводится, первыхъ двухъ ротъ 3-го ластоваго экипажа, прапорщикъ Александръ МОРОЗОВЪ, во 2-й ластовый экипажъ.

зачисляются по ластовымъ экипажамъ: состоящіе по резервному флоту, рабочихъ экипажей: штабсъ-капитанъ Михаилъ ПОПОВЪ 2-й, поручики: Николай ИВАНОВЪ 3-й и Трофимъ ПРУДКЕВИЧЪ, — всѣ три съ оставленіемъ въ резервѣ.

№ 126. С.-Петербургъ, 28 августа 1862.

назначаются: корпуса корабельныхъ инженеровъ: производители работъ чертежной Кораблестроительнаго Техническаго комитета: старшій капитанъ Карлъ ГЕЗЕХУСЪ 2-й, начальникомъ чертежной того комитета; младшій, капитанъ Августъ ПЕРКИНЪ, старшимъ производителемъ работъ при томъ же комитетѣ; исправлявшій должность правителя канцеляріи главнаго командира Архангельскаго порта, штабсъ-капитанъ Павелъ БОГОСЛАВСКІЙ, состоятъ для надобностей флота и кораблестроительныхъ работъ при С.-Петербургскомъ портѣ: бывшій старшій судостроитель при Архангельскомъ портѣ штабсъ-капитанъ Сергѣй БОЛЬШАКОВЪ, инспекторомъ кораблестроительныхъ работъ въ Николаевскомъ портѣ; младшій судостроитель при Николаевскомъ портѣ, штабсъ-капитанъ Павелъ ТРОФИМОВЪ, старшимъ судостроителемъ при томъ же портѣ; помощникъ судостроителя при Николаевскомъ портѣ, подпоручикъ Павелъ АЛЕКСАНДРОВЪ 2-й, младшимъ судостроителемъ при томъ же портѣ; корпуса инженеровъ морской строительной части: начальникъ строительной части въ Архангельскѣ, подполковникъ Степанъ ЧИСТЯКОВЪ и смотритель тамошнихъ казенныхъ зданій, поручикъ Петръ ЯНЧУКОВСКІЙ, — оба состоятъ при С.-Петербургскомъ портѣ, для надобностей по строительной части.

переводится, корпуса морской артиллеріи, подпоручикъ Модестъ ШТЕГМАНЪ, изъ Бѣломорской флотиліи въ Балтійскій флотъ.

увольняется въ отпускъ, капитанъ-лейтенантъ Тимофей МОЖАЙСКІЙ 5-й, для излеченія болѣзни, внутри Имперіи, на шесть мѣсяцевъ.

Бухгалтеръ конторы Николаевского морскаго госпиталя, титулярный совѣтникъ РОДЕЦКІЙ, по распоряженію Николаевского воен-

ТАБЕЛЬ № 1, для опредѣленія числа чиновъ по рангамъ судовъ.

РАНГИ СУДОВЪ.	О ф и ц е р о в ь.									Строевыхъ нижнихъ чиновъ.									Нестроенныхъ нижнихъ чиновъ.										В С Е Г О.																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																	
	Флотскихъ.			Корпусн-ныхъ.		Классныхъ чи-новниковъ.				Юнкеровъ и Барант. - офиц. Морск. Артиллерии.		Унтеръ-офицеровъ.		Рядовыхъ.		Унтеръ-офицеровъ.					Рядовыхъ.			Рабоч. экипаж.		Нижнихъ чиновъ.		Строе-выхъ.		Нестрое-выхъ.																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																
	Штабъ-офицеры.	Лейтенанты.	Мичманы.	Морской Артиллерии.	Флотск. Штурмановъ.	Медики.	Шкиперы.	Командеры.	Артилл. сержант.	1-го класса.	2-го — 3-го —	Унтеръ-офицеры.	Рядовыхъ.	Батальонн.	Батальонн.	Кавалерийск. Рядовыхъ.	Морскихъ.	1-й и 2-й статьи.	Писарей.			Фельдшеры.	Штилер. помощн.	Баталеръ.	Вахтеровъ.	Унтеръ-батарейн.	Поваровъ.	Домашнихъ.	Оружейн. сержант.	Плати. и вышш. чина.	Парусныхъ.	Штабъ-офицеры.	Оберъ-офиц. и класс. чиновник.	Унтеръ-офицеры.	Рядовыхъ.	Унтеръ-офицеры.	Рядовыхъ.																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																									
																			1-го класса.	2-го — 3-го —	3-го —																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																									
Паровые:																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																														</

П Р И М Ъ Ч А Н І Я:

- 1) На транспортныхъ въспомогательныхъ судахъ можетъ быть и другое званіе офицера, который полагается собственно для укладки груза и наблюденія за нимъ.
- 2) На яхтахъ малыхъ, шхунахъ, транспортныхъ и пароходахъ морскихъ и рѣчныхъ и капитанскихъ лодкахъ и на парусныхъ судахъ шхиперскій помощникъ есть съ тѣмъ вѣдомъ содержатель и по прочимъ частямъ, кромѣ машинной, а на лодкахъ и по машинной.
- 3) Команды на рѣчныхъ и буксирныхъ пароходахъ показаны какъ предѣлы, выше котораго комплектация не должна простираться; назначаются же команды на эти суда въ мѣру действительной надобности, и для небольшихъ пароходовъ могутъ составлять не болѣе 5-ти челоъ.
- 4) На винтовыхъ лодкахъ число строевой команды опредѣляется числомъ и калибромъ орудій на нихъ, а на лодки, назначаемыя въ распоряженіе портовъ, команды назначаются какъ на рѣчные и буксирные пароходы, въ мѣру действительной надобности, не болѣе 15 челоъ, кромѣ машинной прислуги.
- 5) Музыкантовъ на тѣхъ судахъ, гдѣ ихъ полагается 3 и болѣе, имѣть одну половину барабанишниковъ, а другую горнистовъ; на судахъ же, гдѣ музыкантовъ положено менѣе 3-хъ, имѣть однихъ горнистовъ.
- 6) Матросовъ 1 и 2 статьи на всѣхъ судахъ имѣть $\frac{1}{3}$ 1-й стат. и $\frac{1}{3}$ 2-й статьи.
- 7) Служащихъ полагается по 1-му на Императорскихъ паровыхъ яхтахъ, корабляхъ, фрегатахъ, пароходо-фрегатахъ и корветтахъ.
- 8) Гардемарины и кондукторы назначаются на суда сверхъ чиновъ, показанныхъ въ сей таблицѣ.
- 9) На каждый отрядъ изъ 20 винтовыхъ лодокъ, полагается 1 шхиперъ, 1 командиръ и содержатель по артиллерійской части. На каждыя 10 винтовыхъ лодокъ назначается 1 штурманскій офицеръ, 1 офицеръ Корпуса Морской Артиллеріи, 1 офицеръ Корпуса Инженерно-Механиковъ и 1 медикъ; на каждыя 5 лодокъ 1 фельдшеръ.

наго губернатора, отъ 3-го марта сего года, перемѣщенъ секретаремъ въ Березнеговато-висунскую пригородную думу.

№ 127. С.-Петербургъ, 1-го сентября 1862.

производятся: юнкера флотскихъ экипажей: 28-го, Левъ ДАНАУРОВЪ и 1-го, Алексѣй БИРИЛЕВЪ—оба за выслугу лѣтъ и по экзамену, въ гардемарины; корпуса инженеръ-механиковъ, подпоручикъ Александръ СВЕНТОРЖЕЦКІЙ, съ Высочайшаго разрѣшенія, перечисляется изъ *третью* во *второй* разрядъ механиковъ, съ 27-го минувшаго августа.

назначаются: коллежскіе совѣтники, старшіе помощники дѣлопроизводителей: Строительнаго управленія Владимиръ БЛАГОВѢЩЕНСКІЙ, и Артиллерійскаго управленія Алексѣй КУФАНИНЪ, и младшій помощникъ дѣлопроизводителя Кораблестроительнаго департамента, коллежскій ассесоръ Михаилъ КАТУГИНЪ,—всѣ *три*, тѣми же званіями, во вновь учрежденную экспедицію для ревизіи матеріальной отчетности морскаго вѣдомства.

№ 128. С.-Петербургъ, 1 сентября 1862.

Государь Императоръ, въ 27-й день минувшаго августа, Высочайше повелѣть соизвоилъ распространить на морское вѣдомство Высочайшее повелѣніе, объявленное въ приказѣ г-на Военнаго министра, отъ 24 минувшаго іюля за № 193-мъ, слѣдующаго содержанія: принять за непремѣнное правило, чтобы нижніе чины унтеръ-офицерскихъ званій, отданные въ военную службу, на основаніи прежнихъ узаконеній, за воровство разнаго рода, подлоги, сдѣланные съ намѣреніемъ воспользоваться казенною или частною собственностію, а также похищеніе и расточеніе казеннаго или частнаго, по службѣ ввѣреннаго, имущества, или разжалованные, состоя на оной, за исчисленные поступки,—ни подъ какимъ видомъ, ни за отличіе по службѣ, ни за выслугу лѣтъ, ни въ военные офицерскіе, ни въ гражданскіе классные чины производимы не были. Единственное исключеніе изъ сего общаго правила допустить только для тѣхъ унтеръ-офицеровъ, которые окажутъ особое отличіе въ сраженіи и будутъ при томъ ранены. Таковыхъ особъ отличившихся въ сраженіи и раненыхъ унтеръ-офицеровъ, если они по состоявшемуся надъ ними судебному приговору, не подверглись тѣлесному наказанію, разрѣшается представлять и къ награжденію военными офицерскими чинами.

О таковой Монаршей волѣ объявляю по морскому вѣдомству къ надлежащему руководству.

№ 129. С.-Петербургъ, 4-го сентября 1862.

назначается, корпуса инженеръ-механиковъ, подполковникъ Василій ГОВОРЛИВЫЙ 1-й состоять при Кронштадтскомъ портѣ, для надобностей флота и порта.

Убитый горцами гардемарины Черноморской флотилии Иванъ ЗАВОЙКА, исключается изъ списковъ.

№ 130. С.-Петербургъ, 3-го сентября 1862.

Государь Императоръ, по всеподданнѣйшему моему докладу, въ 27-й день истекшаго августа, Высочайше повелѣть соизволилъ:

Въ дополненіе и измѣненіе 4 статьи Высочайше утвержденнаго 5 декабря 1806 года доклада товарища министра морскихъ силъ *объ устройствѣ Адмиралтейскихъ Ижорскихъ заводовъ* и пунктовъ а и с 27 статьи правилъ *объ управленіи сими заводами*, согласно съ положеніемъ Адмиралтействъ-совѣта, въ видахъ устраненія причинъ, стѣсняющихъ развитіе частной заводской промышленности и упрощенія отчетности по Адмиралтейскимъ Ижорскимъ заводамъ, слѣдовать слѣдующія распоряженія:

1) Пріемъ сими заводами, на будущее время, частныхъ заказовъ допускать не иначе какъ съ разрѣшенія директора Кораблестроительнаго департамента, съ тѣмъ, чтобы деньги, выручаемыя за выполнение такихъ заказовъ, были обращаемы въ экономическій капиталъ Морскаго министерства, а не составляли бы особой при заводахъ суммы подъ названіемъ *суммы внутренней части заводовъ*.

2) Заводскія зданія и тамошнія гидравлическія ооруженія,—починка коихъ, по силѣ пункта с 27 статьи правилъ *объ управленіи заводами*, возложена на попеченіе начальника заводовъ,—ежегодно свидѣтельствовать особою комиссіею установленнымъ на предметъ подобныхъ освидѣтельствowań порядкомъ съ тѣмъ, чтобы на предстоящія къ выполнению по тѣмъ зданіямъ и сооруженіямъ ремонтныя работы были составляемы надлежащія смѣты, а потребныя по онымъ суммы, по утвержденіи самыхъ смѣтъ въ Стрѣльчатомъ управленіи Морскаго министерства, были испрашиваемы по смѣтамъ Кораблестроительнаго департамента по статьѣ: *на содержаніе и дѣйствіе Адмиралтейскихъ Ижорскихъ заводовъ*.

3) По этой же статьѣ требовать отпуска суммъ, на покрытіе остальныхъ за тѣмъ незначительныхъ ежегодныхъ расходовъ по заводамъ, которые также относимы были до сего времени на упраздняемую нынѣ сумму внутренней части завода.

и 4) Имѣемую въ настоящее время при заводахъ конюшню упразднить на томъ же основаніи, какъ упразднены были портовыя конюшни при введеніи въ дѣйствіе новаго образованія управленія морскимъ вѣдомствомъ.

О такомъ Высочайшемъ повелѣніи объявляю по морскому вѣдомству къ свѣдѣнію и должному до кого касаться будетъ исполненію.

1862 г. 10 сеп.

№ 131. С.-Петербургъ, 4-го сентября 1862.

Государь Императоръ, въ 11 день прошлаго августа Высочайше повелѣть соизволилъ: учредить въ С.-Петербургѣ и Кронштадтѣ

гимназій и передать туда воспитанниковъ младшихъ курсовъ морскихъ учебныхъ заведеній.

Вслѣдствіе сего предписываю: воспитанниковъ Морскаго Кадетскаго корпуса, Штурманскаго и Инженернаго и Артиллерійскаго училищъ, согласно прилагаемому при семъ росписанію, нынѣ же перечислить въ учрежденныя въ С.-Петербургѣ и Кронштадтѣ гимназій, исключивъ ихъ изъ списковъ корпуса и училищъ.

Въ VII-ю С. ПЕТЕРБУРГСКУЮ ГИМНАЗІЮ.

Морскаго Кадетскаго корпуса: Василій ЧИГИРЬ, Густавъ ЭНКВИСТЪ, Владиміръ СИДЕЛЬНИКОВЪ, Петръ ЗЛОБИНЪ, Александръ ТРЕТЬЯКОВЪ, Карлъ МЕРОНЪ, Петръ МИСТРОВЪ, Владиміръ ЖЕЛЯБУЖСКІЙ, Александръ ИШЕЕВЪ, Евгений ПРОКОПОВИЧЪ, Николай ИВКОВЪ, Вильгельмъ АРТЕЛАНДЕРЪ, Петръ ЛАДЫГИНЪ, Митрофанъ МОРОЗОВЪ, Александръ ЭНГЕЛЬГАРТЪ, Николай РОЗЕНБЕРГЪ, Александръ СПИЦЫНЪ, Владиміръ ГОЛОВНИНЪ, Аполлонъ ОСТОЛОПОВЪ, Матвій АРБУЗОВЪ, Павелъ СЕМЕНОВЪ, Дмитрій АНДРЕЕВЪ, Иванъ ЗАГОРЯНСКІЙ-КИСЕЛЬ, Морицъ РУКТЕШЕЛЬ, Григорій АЗАРЬЕВЪ, Андрей ВЕРЕНИУСЪ, Иванъ ВАХРОВЪ, Павелъ МИХАЙЛОВЪ, Василій СИЛИНЪ, Александръ ТЕРЯЕВЪ, Леонидъ ЕСИПОВЪ, Аксель ЕКЕСТУББЕ, Владиміръ БАЛЬ, Николай ТИШЕВСКІЙ, Николай ДЕ-АНТУАНИ, Николай АЛМАЗОВЪ, Ѳедоръ ДОМОГАЦКІЙ, Степанъ МЕРТВАГО, Баронъ Бруно ФОНЪ-ФИТИНГОВЪ, Василій ДОМОЖИРОВЪ, Николай ЩЕГЛОВЪ, Николай ФИЛАТОВЪ, Яковъ АНДРЕЯНОВЪ, Константинъ МОИСЬЕВЪ, Александръ ПАСЫНКОВЪ, Максиміанъ ЭНГЕЛЬГАРТЪ, Николай ИВАНОВЪ, Николай ПАНТУСОВЪ, Аркадій ЗАВАЛИШИНЪ, Александръ ЗИЛОВЪ, Иванъ ГЕНЪ, Гавріилъ ЖОХОВЪ, Ѳедоръ ИВАНОВЪ, Борисъ ЛЕОНТЬЕВЪ, Константинъ ГОЛОВИЗНИНЪ, Петръ ПАНАФИДИНЪ, Ѳедоръ ЛЕВШИНЪ, Георгій ЛАВРОВЪ, Константинъ ТОБИЗИНЪ, Александръ ШЕСТАКОВЪ, Павелъ ПАНАФИДИНЪ, Дмитрій КУЗНЕЦОВЪ, Петръ ЗИЛОВЪ, Петръ КЛЕОПИНЪ, Николай УШАКОВЪ, Сергѣй ЯНЬКОВЪ, Николай ЧЕРКАШЕНИНОВЪ, Константинъ ВИШНЯКОВЪ, Владиміръ ДУРНОВО, Аксель ФАЛЛЕРЪ, Михаилъ САШЕНСКІЙ, Александръ СТАРКЪ, Александръ ВИШНЯКОВЪ, Николай ХАРЗЬБЕВЪ, Григорій АНДРОСОВЪ, Помпей ЗАВАЛИШИНЪ, Владиміръ ПЕТРОВЪ, Андрей СКВОРЦОВЪ, Ѳедоръ ШАРПАНТЬЕ, Владиміръ ЖЕЛЯБУЖСКІЙ, Василій РОЗЕНБЕРГЪ, Константинъ ДАВЫДОВЪ, Василій ЧУФАРОВСКІЙ, Александръ БУБНОВЪ, Иванъ ШАТИЛОВЪ, Сергѣй ДУРНОВО, Павелъ ЕСАУЛОВЪ, Алексѣй ЖЕЛЯБУЖСКІЙ, Павелъ ТИМОФЬЕВЪ, Ростиславъ САБЛИНЪ, Константинъ ПОДУШКИНЪ, Сергѣй БУЛЫЧЕВЪ, Владиміръ СТЕПАНОВЪ, Константинъ ЮРКОВСКІЙ, Дмитрій ШКОТЪ, Ми-

хаиль СОКОЛОВСКІЙ, Михаилъ СПИЦЫНЪ, Густавъ ГАРТМАНЪ, Алексѣй ЛЕМАНЪ, Нилъ КАРАМЫШЕВЪ, Евгенийъ ЭНГЕЛЬГАРТЪ, Иванъ ВЕРХОВСКІЙ, Ѳеодоръ МОЛЕРЪ, Сергѣй МЕЛЬГУНОВЪ, Евгенийъ ПОСТЕЛЬНИКОВЪ, Андрей БАБАРЫКИНЪ, Владиміръ СЕМЕНОВЪ, Василій ЛЕВШИНЪ, Петръ ПАНТУСОВЪ, Александръ НЕЧАЕВЪ, Николай ЕСИПОВЪ, Василій ДАВИДСОНЪ, Александръ ГЛѢБОВЪ, Василій ГЛѢБОВЪ, Михаилъ ЗАВАЛИШИНЪ, Павелъ ДУРНОВО, Константинъ ТЮМЕНЕВЪ, Иванъ АЛМАЗОВЪ, Вернеръ ФАЛЛЕРЪ, Карлъ БЛОФИЕЛЬДЪ, Антонъ ГРИГОРКОВЪ, Бруно СТАНДЕРШЕЛЬДЪ, Владиміръ ИВКОВЪ, Дмитрій ПЕТРОВЪ, Александръ УШАКОВЪ и Евгенийъ НАЗИМОВЪ.

Инженернаго и Артиллерійскаго училища: Порфирій ТОКАРЕВЪ, Алексѣй ИВАНОВЪ, Владиміръ КАБЬЮКЪ, Владиміръ ДѢТКОВЪ, Иванъ НИКИТИНЪ, Михаилъ ГАВРИЛОВЪ, Владиміръ ТОРГУШНИКОВЪ, Иванъ НЕЗГОВОРОВЪ, Константинъ ТЕРЕНТЬЕВЪ, Николай ЗОТОВЪ, Николай ИВАНОВЪ, Ѳеодоръ СИДѢЛЬНИКОВЪ, Азарій ПРОХОРОВЪ, Владиміръ АНДРЕЕВЪ, Петръ СИМАНОВИЧЪ, Александръ ТРУХАНОВЪ, Владиміръ ВИННИЦКІЙ, Александръ АФОНАСЬЕВЪ, Николай СЕМЕНОВЪ, Василій ЯКОВЛЕВЪ, Павелъ БЕРЕЗИНЪ, Михаилъ АНДРЕЕВЪ, Всеволодъ ГУСЕВЪ, Александръ МАКАРОВЪ, Николай КОТЛЯРОВЪ, Сергѣй ЯКОВЛЕВЪ, Павелъ ПЕТРОВЪ, Евгенийъ ЯКОВЛЕВЪ, Григорій ЗОТОВЪ, Викторъ ВЛАДЫКИНЪ, Константинъ ПЕЛЬЦЫГА, Константинъ ЛИМАРЕНКО, Иванъ МИХАЙЛОВЪ, Евгенийъ ЕГОРОВЪ, Иванъ СМІРНОВЪ, Николай ПРОЗОРОВЪ, Михаилъ ГЕМПЕЛЬ, Николай ЛУГОВОЙ, Александръ ѲЕДОРОВЪ, Петръ МАКСИМОВЪ, Ѳеодоръ ѲЕДОРОВЪ, Иванъ УТКИНЪ, Николай ПЕТРОВЪ, и Василій ПЕЧУГИНЪ.

Въ Бронштадтскую гимназію.

Штурманскаго училища: Александръ САЛѢНИКОВЪ, Константинъ СКВОРЦОВЪ 3-й, Николай УСКОВЪ 1-й, Михаилъ ВАСИЛЬЕВЪ 3-й, Феодосій ПРОЗОРОВСКІЙ, Владиміръ ИВАНОВЪ 12-й, Константинъ ЧАЙНИКОВЪ 3-й, Вячеславъ ХАРЛОВЪ, Антонъ ГРОХОВСКІЙ, Владиміръ СГИБНЕВЪ, Петръ ШИШИЦЫНЪ 2-й, Михаилъ ШВАЛЕВЪ, Леонидъ СЫЧЕВЪ, Викторъ ПЕРЕМИЛОВСКІЙ, Николай ЭЙСМОНТЪ, Александръ АЛЕКСАНДРОВЪ, Степанъ ЩЕЛКУНОВЪ, Павелъ ГНѢЗДОВЪ, Владиміръ СОКОЛОВЪ 4-й, Владиміръ МИХАУ 1-й, Григорій САХАРОВЪ 2-й, Николай МИХАУ 2-й, Александръ ПЕТРОВЪ 11-й, Евгенийъ ВОЛОЦКОЙ 2-й, Павелъ ТАКАРЕВСКІЙ, Константинъ ПОСТНИКОВЪ, Романъ ШАРЕНБЕРГЪ, Ѳеодоръ МЕРТЕНГРЕНЪ, Василій БАКОВЪ, Карлъ РЖЕПЕЦКІЙ, Виталій ПАНЬКОВЪ, Валеріанъ ЛАРИНЪ, Василій ЧАЙНИКОВЪ 2-й, Вячеславъ ХРЖАНОВСКІЙ 3-й, Александръ АХАТКИНЪ 2-й, Ѳе-

доръ АЛЕКСѢЕВЪ 3-й, Василій ИВАНОВЪ 17-й, Иванъ КИРИКОВЪ, Степанъ ЯКОВЛЕВЪ 5-й, Александръ КРЮКОВЪ 3-й, Петръ ХРАМЦОВЪ 2-й, Андріанъ ЯВОРСКІЙ, Александръ ФЕДОТОВЪ 3-й, Петръ ТРУСОВЪ, Василій ГЛѢБОВСКІЙ, Николай МАЛКОВЪ, Иванъ ПТАШКИНЪ, Николай КОРОЛЕВЪ 2-й, Алексѣй ШУТОВЪ, Василій БАРАБАНЩИКОВЪ, Клавдій МОЧАЛИНЪ 3-й, Александръ ГОРТАЛОВЪ, Николай КОЧЕРЕГИНЪ, Алексѣй КОНДРАТЬЕВЪ, Владиміръ КНЯЗЕВЪ, Андрей АФОНАСЬЕВЪ 3-й, Василій КУЗЬМИНЪ, Николай ЧЕРНОРУЦКІЙ, Алексѣй УСКОВЪ 2-й, Александръ ТОМСОНЪ, Василій СЕПАРАТОВЪ 1-й, Ѳеодоръ АСТАШЕВЪ, Мухамедъ АБДРАХМАНОВЪ, Веніаминъ ВАЛЮТИ, Яковъ САГАЙДАШНИЙ, Александръ ЗАХАРОВЪ 3-й, Николай БУРОВЪ, Кинтиліанъ СКРЫПОВЪ, Василій ХАРЛАМОВЪ, Александръ МАРАУЗЕВЪ, Степанъ ЗАХАРОВЪ 2-й, Василій ХОНЯКЕВИЧЪ, Константинъ СЕПАРАТОВЪ 2-й, Александръ ПОДУШКИНЪ, Василій ГРИГОРЬЕВЪ, Максимъ ЖИЛЕНКОВЪ 2-й, Порфирій ИВАНОВЪ 16-й.

Инженернаго и Артиллерійскаго училища: Кронидъ КИРИЛОВЪ, Николай ЕФРЕМОВЪ, Валеріанъ ХАРТУЛЯРИ, Левъ КУРИХИНЪ и Николай ДВУЕГЛАЗОВЪ.

№ 132. Новгородъ, 9 сентября 1862.

Государь Императоръ, по всеподданнѣйшему докладу моему, въ 3-й день сего сентября, Высочайше повелѣть соизвоилъ:

По случаю предстоящаго упраздненія морскихъ рабочихъ экипажей, въ отношеніи находящихся въ 1, 2, 3 и 6 изъ сихъ экипажей *питомцевъ Императорскаго С.-Петербургскаго Воспитательнаго дома*, принять, согласно съ положеніями Адмиралтействъ-совѣта и С.-Петербургскаго Опекунскаго совѣта, слѣдующія мѣры:

1) Поступившихъ въ рабочіе экипажи въ 1856 и 1857 годахъ, какъ пріобрѣвшихъ достаточныя знанія въ изучаемыхъ ими мастерствахъ, уволить изъ морскаго вѣдомства *нынѣ же*, на основаніи Высочайше утвержденныхъ 9-го іюня 1844 года правилъ о приѣмѣ сказанныхъ *питомцевъ* въ рабочіе экипажи.

2) Остальнымъ предложить, для окончанія курса, остаться въ числѣ учениковъ адмиралтейскихъ и заводскихъ мастерскихъ морскаго вѣдомства, на основаніи правилъ о таковыхъ ученикахъ, утвержденныхъ Его Императорскимъ Высочествомъ Генералъ-Адмираломъ (*), съ тѣмъ, чтобы тѣ изъ *питомцевъ*, которые не изъявятъ на это желанія, были *нынѣ же* переданы въ распоряженіе С.-Петербургскаго Воспитательнаго дома, а равно были препровождаемы въ правленіе онаго и тѣ изъ *питомцевъ* сего дома, которые, поступивъ въ число адмиралтейскихъ и заводскихъ учени-

(*) Циркуляръ Кораблестроительнаго департамента, отъ 26 ноября 1860 г. № 17.

ковъ, будутъ подлежать увольненію изъ этого званія, по окончаніи курса или и ранѣе — вслѣдствіе болѣзни, нерадѣнія, дурнаго поведенія или неисправной явки на работу, — сохранивъ за первыми всѣ права и преимущества, которыя, на основаніи вышеупомянутыхъ правилъ, 9-го іюня 1844 года, были предоставлены питомцамъ, при увольненіи ихъ изъ рабочихъ экипажей, по истеченіи обязательнаго срока нахожденія ихъ въ этихъ экипажахъ.

3) Во вниманіе къ тому, что заработная плата, опредѣленная адмиралтейскимъ и заводскимъ ученикамъ морскаго вѣдомства, соображена съ нуждами, соответствующими ихъ возрасту (отъ 14 до 19 лѣтъ), всѣ же находящіеся въ настоящее время въ рабочихъ экипажахъ питомцы С.-Петербургскаго Воспитательнаго дома имѣютъ 20 и болѣе лѣтъ, а слѣдовательно нуждаются въ средствахъ, нѣсколько большихъ противу первыхъ, освободить ихъ отъ вычета за казенное помѣщеніе и производить имъ заработную плату въ слѣдующемъ размѣрѣ: принятымъ въ 1838 году — по 55, въ 1839—по 40, въ 1860—по 35, и въ 1861—по 30 копѣекъ серебромъ, за каждый рабочій день, на общемъ основаніи.

4) На будущее время обращать въ число учениковъ адмиралтейскихъ и заводскихъ мастерскихъ морскаго вѣдомства только тѣхъ изъ питомцевъ С.-Петербургскаго Воспитательнаго дома, которые сами того пожелаютъ, на точномъ основаніи правилъ о таковыхъ ученикахъ.

5) Ближайшій надзоръ за сими питомцами, на основаніи 13 § правилъ 9-го іюня 1844 года, съ упраздненіемъ рабочихъ экипажей, возложить, по принадлежности, на лицъ, которыя будутъ завѣдывать въ С.-Петербургѣ и на Адмиралтейскихъ Ижорскихъ заводахъ кадрами постоянныхъ наемныхъ мастеровыхъ и рабочихъ морскаго вѣдомства.

О таковомъ Высочайшемъ повелѣніи объявляю по морскому вѣдомству *къ свѣдѣнію*, а по С.-Петербургскому порту и Адмиралтейскимъ Ижорскимъ заводамъ — *къ надлежащему исполненію и руководству*.

№ 133. Новгородъ, 9 сентября 1862.

Высочайшимъ приказомъ, отданнымъ по военно-сухопутному вѣдомству въ 14-й день минувшаго августа, находящійся при Николаевской-инженерной академіи, корпуса флотскихъ штурмановъ, прапорщикъ Александръ ПЧЕЛЬНИКОВЪ, за отличные успѣхи въ наукахъ, произведенъ въ подпоручики, съ зачисленіемъ по сапернымъ баталіонамъ и съ оставленіемъ при академіи.

производятся, за *выслугу лѣтъ и по экзамену*: юнкера сводныхъ Черноморскихъ флотскихъ экипажей: 1-го, Дмитрій БЛАГОВѢЩЕНСКІЙ, и 2-го, Василій БЕФАНИ, въ гардемарины; унтеръ-офицеръ

корпуса морской артиллеріи Степанъ ИВЛЕВЪ, въ кондукторы сего же корпуса.

прикомандировывается, состоящій по флоту, капитанъ 1-го ранга Ксенофонъ КОЛОМОТЪЯНО, къ Морскому Кадетскому корпусу, на основаніи приказа Его Императорскаго Высочества Генералъ-Адмирала 9-го марта 1856 года № 38-й.

№ 134. С.-Петербургъ, 11 сентября 1862.

переводится, мичманъ Александръ ХМЪЛЕВСКІЙ, изъ Балтійскаго флота въ Сибирскую флотилію, съ назначеніемъ въ 27-й флотскій экипажъ.

исключается изъ списковъ, *умершій*, кондукторъ корпуса флотскихъ штурмановъ Петръ СЕРГѢЕВЪ 1-й.

№ 135. С.-Петербургъ, 11 сентября 1862.

Высочайше утвержденнымъ въ 27-й день истекшаго августа мнѣніемъ Государственнаго совѣта опредѣлено: положеніе объ Эмеритальной кассѣ Морскаго вѣдомства дополнить слѣдующими правилами:

1) Въ случаѣ поступленія на службу въ Морское вѣдомство чиновъ, уволенныхъ изъ онаго прежде открытія дѣйствій Эмеритальной кассы (до 1-го января 1859 года), съ возвращеніемъ имъ вычтенныхъ съ нихъ въ кассу денегъ, чины сіи подвергаются вычетамъ въ пользу Эмеритальной пенсіонной кассы на равнѣ съ лицами, переходящими изъ другихъ вѣдомствъ, т. е. съ нихъ взыскиваются и, установленные статьею 21-ю положенія объ Эмеритальной пенсіонной кассѣ, трехпроцентные вычеты.

2) Это же правило распространяется и на тѣхъ вновь поступающихъ на службу въ Морское вѣдомство изъ отставки, которые были уволены въ отставку изъ сего вѣдомства до учрежденія вычетовъ въ Эмеритальную кассу, т. е. до 1-го января 1856 года.

О таковой Монаршей волѣ объявляю по Морскому вѣдомству къ свѣдѣнію и руководству.

№ 136. С.-Петербургъ, 15 сентября 1862.

Высочайшимъ приказомъ отданнымъ, по Пограничной стражѣ въ 18-й день минувшаго августа, состоящій по резервному флоту, числящійся по Адмиралтейству, прапорщикъ Михаилъ ЮДИНЪ, переведенъ въ пограничную стражу.

переводятся: прибывшій изъ Архангельска на пароходѣ-фрегатѣ «Соломбала», лейтенантъ Федоръ ЭНГЕЛЬМЪ, изъ Бѣломорской флотиліи въ Балтійскій флотъ, съ зачисленіемъ во 2-й флотскій экипажъ; гардемаринъ Ипполитъ ЧАЙКОВСКІЙ, изъ Каспійской въ Черноморскую флотилію.

увольняется въ отпускъ, мичманъ Алексѣй ДАВЫДОВЪ, по домашнимъ обстоятельствамъ, внутри Имперіи, на два съ половиною мѣсяца.

продолжается срокъ отпуска, лейтенанту Ильѣ ПАЛТОВУ 1-му, по болѣзни, внутри Имперіи, по 8-е октября сего года.

№ 137. С.-Петербургъ, 15-го сентября 1862.

Государь Императоръ, принимая во вниманіе, что назначеніе гардемариновъ и кондукторовъ корпусовъ Морскаго вѣдомства для плаванія въ Средиземномъ морѣ, въ какомъ они посылаются на судахъ въ настоящее время, не можетъ считаться достаточнымъ для практическихъ занятій въ морскомъ дѣлѣ, и что кромѣ того, значительная часть гардемаринъ и кондукторовъ, плавающихъ въ Балтійскомъ морѣ, на зиму остаются на берегу, Высочайше повелѣть соизволилъ:

1) Гардемариновъ, кондукторовъ корпуса флотскихъ штурмановъ и вышедшихъ изъ Инженернаго и Артиллерійскаго училища морскаго вѣдомства кондукторовъ корпуса морской артиллеріи, выпускныхъ 1861 и 1862 годовъ, состоящихъ во флотскихъ экипажахъ какъ Балтійскаго флота, такъ и Черноморской флотиліи и находящихся въ заграничномъ плаваніи, послать въ семь году въ отдѣльное заграничное плаваніе на фрегатѣ «Дмитрій-Донской», на которомъ они, какъ на учебномъ суднѣ, могли бы въ качествѣ воспитанниковъ практически себя образовать.

2) Съ этою цѣлію произвести незначительныя подѣлки во внутреннемъ расположеніи фрегата съ добавленіемъ необходимой мебели, для каютъ, рассчитывая примѣрно помѣщеніе на 126 человекъ гардемаринъ и кондукторовъ.

3) Для удобнѣйшаго размѣщенія гардемаринъ и кондукторовъ и для облегченія фрегата, уменьшить его артиллерію по усмотрѣнію главнаго командира Кронштадтскаго порта.

4) Уменьшить число команды фрегата на 100 человекъ строевыхъ нижнихъ чиновъ, такъ чтобы всего съ унтеръ-офицерами и машинною прислугою было 643 человека.

5) Гардемариновъ и кондукторовъ назначить заграничные порціи по 28 рублей въ мѣсяцъ каждому.

6) Для практическихъ занятій съ гардемаринами и кондукторами по морской части назначить 4-хъ лейтенантовъ, которые съ тѣмъ вмѣстѣ должны быть вахтенными начальниками, а чтобы этимъ лейтенантамъ предоставить болѣе возможности заниматься практическимъ обученіемъ гардемаринъ, то назначить на фрегатъ еще двухъ вахтенныхъ начальниковъ; для занятій же по штурманской части назначить двухъ офицеровъ корпуса флотскихъ штурмановъ; по артиллерійской части, одного артиллерійскаго офицера, съ помощникомъ по выбору командира фрегата; а практическія занятія по механической части поручить старшему механику фрегата.

7) Всѣмъ этимъ лицамъ, обязаннымъ регулярно заниматься съ гардемаринами, производить денежное вознагражденіе, по одному рублю 50 коп. за каждый урокъ.

ЦИРКУЛЯРЫ ДЕПАРТАМЕНТОВЪ:

ИНСПЕКТОРСКАГО.

№ 57. 9 августа 1862.

назначаются: во флотскіе экипажи, лекарскіе помощники, коллежскіе регистраторы: бывшей Астраханской гасовой роты Петръ ГРИГОРЬЕВЪ, и бывшей медицинской инспекціи Астраханскаго порта Павелъ ЗЫКОВЪ, — оба въ 44-й; бывшаго 46-го флотскаго экипажа Филать ПЛЯПИНЪ и бывшей арсенальной № 8-го роты корпуса морской артиллеріи Леонтіи БЫЛИНЪ, — оба въ 45-й. Корпуса флотскихъ штурмановъ, штабъ-капитанъ Константинъ ЗАЗЫБИНЪ 1-й, въ 1-й сводный Черноморскій флотскій экипажъ.

переводятся: по флотскимъ экипажамъ, лейтенанты: въ 16-й: Романъ БОИЛЬ 3-й, изъ 7-го; Василій ВОЛОСОВЪ 1-й, изъ 26-го; Павелъ БОЛОТНИКОВЪ 1-й, изъ 6-го въ 15-й; изъ 28-го въ 8-й: Петръ НЪЕЛОВЪ 2-й и Федоръ ГИРСЪ 2-й; Владиміръ БРЮХОВЪ, изъ 28-го въ 12-й. Мичманы: въ 16-й: баронъ Кондратъ БИСТРОМЪ, изъ 15-го; Константинъ МАТЮШКИНЪ, изъ 4-го; Владиміръ ТЕРЕНТЬЕВЪ, изъ 1-го; Федоръ ТОЛБУЗИНЪ 2-й, изъ 18-го въ 15-й; Павелъ КОРНИЛОВЪ 3-й, изъ 12-го въ 16-й; Василій БРЮХОВЪ, изъ 28-го въ 1-й. Корпуса морской артиллеріи: штабъ-капитанъ Христофоръ ФРИДОВСКІЙ, изъ 28-го въ 15-й. Корпуса флотскихъ штурмановъ: изъ 28-го въ 16-й: поручикъ Александръ СКРЯБИНЪ 2-й, подпоручикъ Дмитрій АРЦЫБАШЕВЪ, прапорщики: Андрей КУРЬЯКЪ, изъ 25-го въ 16-й и Александръ ПЕТРОВЪ 13-й, изъ 28-го въ 13-й. Корпуса инженеръ-механиковъ: прапорщики: Иванъ ИВАНОВЪ, — изъ 20-го въ 16-й, Петръ ЕКИМОВЪ 2-й — изъ 18-го въ 15-й, Орестъ КМИТА — изъ 23-го въ 16-й. Гардемаринъ Алексѣй ВЛАСЬЕВЪ, изъ 28-го въ 24-й. Коммисары: губернский секретарь Петръ ДМИТРИЕВЪ, изъ 24-го въ 26-й; коллежскій регистраторъ Александръ РЕЗАНОВЪ, изъ 26-го въ 24-й.

№ 58. 17 августа 1862.

Инспекторскій департаментъ объявляетъ по морскому вѣдомству, къ свѣдѣнію и руководству, что построенный въ Бельгій 80-ти сильный пассажирскій пароходъ «Нева», съ разрѣшенія г. Управляющаго Морскимъ министерствомъ, причисленъ, для производства морскихъ столовыхъ денегъ, по табели 27 марта 1861 года, къ IV-му рангу судовъ.

№ 59. 28 августа 1862.

Инспекторскій департаментъ, по приказанію г. Управляющаго Морскимъ министерствомъ, объявляетъ по морскому вѣдомству, для надлежащаго свѣдѣнія, что на основаніи Высочайшаго повелѣнія,

объявленнаго въ приказѣ Его Императорскаго Высочества Генералъ-Адмирала, отъ 11-го марта сего года № 36, объ упраздненіи Архангельскаго порта, въ настоящее время всѣ части Архангельскаго портового управленія, положенныя по штатамъ, введеннымъ въ дѣйствіе въ 1860 году, уже упразднены, и чины оныхъ частію оставлены за штатомъ, частію уволены отъ службы, а частію получили другое назначеніе, и только нѣкоторые оставлены еще временно на службѣ, впредь до передачи по принадлежности находящагося въ нихъ вѣдѣніи казеннаго имущества.

Упраздненныя части суть: штабъ главнаго командира, части: кораблестроительная, комиссаріатская, артиллерійская, медицинская и строительная, портовое казначейство, портовый архивъ, коммисія военнаго суда и канцелярія главнаго командира.

№ 60. 5 сентября 1862.

переводятся: по флотскимъ экипажамъ: лейтенанты: Константинъ БОИЛЬ 2-й, изъ 28-го въ 4-й; Константинъ АБОЛЕШЕВЪ 3-й, изъ 8-го въ 13-й; Сергѣй БУТАКОВЪ 5-й, изъ 8-го въ 15-й. Мичманы: изъ 8-го въ 13-й: Алексѣй ВОЕЙКОВЪ 2-й и Иванъ УНКОВСКИЙ; Сергѣй КОЛОГРИВОВЪ, изъ 3-го въ 13-й. Корпуса морской артиллеріи прапорщикъ Дмитрій АМЕЛЬФИНЪ, изъ 1-го въ 13-й. Корпуса флотскихъ штурмановъ: подпоручикъ Дмитрій АРЦЫБАШЕВЪ, изъ 16-го въ 15-й. Переведенный изъ Черноморской флотиліи въ Балтійскій флотъ, прапорщикъ Платонъ МАТВѢЕВЪ, назначается въ 13-й флотскій экипажъ.

ГИДРОГРАФИЧЕСКАГО.

№ 34. 28 августа 1862.

Гидрографическій департаментъ имѣетъ честь слѣдять извѣстнымъ по морскому вѣдомству:

1) что съ $\frac{3}{4}$ сентября настоящаго 1862 г., начнутъ свое дѣйствіе, вновь построенные въ Финскомъ заливѣ, два маяка, изъ коихъ одинъ въ Борговскихъ шхерахъ, на скалѣ Седершеръ, при входѣ съ моря въ г. Борго, а другой на юговосточномъ берегу острова Руссар-э или Ханг-э. Первый изъ этихъ маяковъ (Седершерскій) находится въ широтѣ $60^{\circ} 6' 40''$ N и долготѣ $25^{\circ} 25' 31''$ O отъ Гринича. Башня его осьмьугольная, построена изъ кирпича, на гранитномъ цоколѣ и безъ окраски, за исключеніемъ только крыши фонаря, которая зеленая. Близъ этой башни находятся строенія для маячной прислуги, которыя, будучи окрашены въ красный цвѣтъ, видны съ моря. Въ маячномъ фонарѣ установленъ катадиоптрическій аппаратъ 3-го разряда; постоянный, бѣлый огонь его, съ проблесками чрезъ каждыя полторы минуты, будетъ освѣщать $\frac{1}{4}$ горизонта, отъ NW 36° чрезъ W, S и O до NO 36° . — Высота огня отъ

основанія башни 99, а отъ уровня моря 124 англ. футъ. Математическій горизонтъ освѣщенія 12,6 ит. миль; но въ ясную погоду, съ высоты глаза на 10 футъ отъ уровня воды, огонь маяка можетъ быть видимъ на разстояніи $16\frac{1}{4}$ ит. миль. Другой маякъ (Ханг-э) находится въ широтѣ $59^{\circ} 46' 00''$ N и долготѣ $22^{\circ} 58' 8''$ O отъ Гринича. Башня его также осьмиугольная, изъ кирпича, на гранитномъ цоколѣ и безъ окраски, но крыша фонаря красная. Расположенныя по близости этой башни, строенія для маячной прислуги, хотя и окрашены тоже въ красный цвѣтъ, но весьма мало видны съ моря. Въ маячномъ фонарѣ установленъ катадіоптрическій аппаратъ 3-го же разряда, который будетъ освѣщать весь горизонтъ, постояннымъ бѣлымъ огнемъ съ проблесками чрезъ каждую минуту. Высота огня отъ основанія башни 69,8, а надъ уровнемъ моря 112 англ. футъ. Математическій горизонтъ освѣщенія 12,1 ит. миль, но при ясной погодѣ, съ высоты глаза 10 футъ отъ уровня воды, огонь можетъ быть видимъ на 15,7 ит. миль. Съ открытіемъ дѣйствія этого новаго маяка, огонь существующаго на островѣ Ханг-э временнаго маяка зажигаться уже не будетъ.

2) Въмѣсто находившейся въ Финскомъ заливѣ, на островѣ Стеншерфъ, деревянной, неосвѣщаемой башни, которая въ 1861 году обрушилась, построена въ лѣтѣ 1862 г. новая деревянная же 4-хъ сторонняя башня, имѣющая видъ усѣченной пирамиды, съ крышею. Башня эта обшита досками, съ просвѣтомъ между ними, за исключеніемъ лишь нижней части, которая на одну сажень оставлена прозрачною, а крыша сплошная. Вся башня красная; высота ея отъ основанія 45, а отъ уровня моря 59 англ. футъ. Она находится въ широтѣ $59^{\circ} 49' 10''$ N и долготѣ $26^{\circ} 23' 00''$ O отъ Гринича.

3) Взамѣнъ бѣлой вѣхи, ставившейся доселѣ по сѣверную сторону рифа, простирающагося отъ островка Грассъ-грундъ, западнѣе залива Рогервикъ или Балтійскаго порта, поставленъ, на срединѣ камня, лежащаго близъ этого островка, желѣзный отличительный знакъ, въ видѣ 3-хъ сторонней прозрачной призмы, укрѣпленной на желѣзномъ же кругломъ штырѣ. Знакъ этотъ красный и находится въ широтѣ $59^{\circ} 20' 58''$ N и долготѣ $23^{\circ} 47' 45''$ O отъ Гринича. Высота его отъ основанія 20 футъ 6 дюймовъ, а надъ уровнемъ моря 26 футъ и два дюйма.

4) Существующій въ Финскомъ заливѣ, на высотѣ восточнаго мыса острова Пукинъ-саари, при шхерномъ фарватерѣ, между лоцманскими станціями: Питкенасъ и Курсало, для входа къ первой изъ этихъ станцій, морской знакъ, въ видѣ четырехугольной пирамиды, съ квадратомъ на вершинѣ, въ навигацію нынѣшняго 1862 г. будетъ окрашенъ весь бѣлою краскою.

5) Для удобнѣйшаго плаванія судовъ по фарватерамъ рѣки Сѣверной Двины, впадающей въ Бѣлое море, устроено три пары

створныхъ знаковъ: а) *Пассовые*, — изъ нихъ: *сѣверовосточный*, на сѣверовосточной оконечности одного изъ острововъ Березоваго устья Сѣверной Двины, сѣвернѣе Новодвинской крѣпости и острова Марабина, въ $3\frac{1}{2}$ саженьхъ отъ берега. Широта его $64^{\circ} 44' 20''$ N, долгота $40^{\circ} 26' 25''$ O отъ Гринича; высота отъ основанія 28, а надъ уровнемъ моря 30 англ. футъ. *Югозападный* находится на той же самой оконечности острова, на которой *сѣверовосточный*, на SW $32^{\circ} 30'$ въ 34 саженьхъ отъ послѣдняго. Широта югозападнаго знака $64^{\circ} 44' 18''$ N, долгота $40^{\circ} 26' 22''$ O отъ Гринича; высота отъ основанія 35, а надъ уровнемъ моря 38 англ. футъ. Створъ обоихъ знаковъ показываетъ направленіе по болѣе глубокому проходу мелководія фарватера, называемаго *Пассомъ*, между отмелями съ обѣихъ сторонъ и банками на фарватерѣ. б) *Никольскіе*, — изъ нихъ: *юговосточный* на восточной сторонѣ Никольскаго острова, близъ южной его оконечности, по Березовому устью Двины, въ 5 саженьхъ отъ берега. Широта его $64^{\circ} 38' 21''$ N, долгота $40^{\circ} 27' 20''$ O отъ Гринича; высота отъ основанія 28, а надъ уровнемъ моря 31 англ. футъ. *Сѣверозападный* знакъ находится на той же сторонѣ и близъ той же оконечности острова на NW 39° , въ 20 саженьхъ отъ юговосточнаго. Широта сѣверозападнаго знака $64^{\circ} 38' 22''$ N, долгота $40^{\circ} 27' 18''$ O отъ Гринича; высота отъ основанія 35, а надъ уровнемъ моря 39 англ. футъ. Створъ обоихъ знаковъ показываетъ направленіе по болѣе глубокому проходу между отмелями отъ Чекоминскаго мыса и отъ рѣчки Ненокуры; в) *Бревенницкіе*, — изъ нихъ: *сѣверозападный*, на западной сторонѣ острова Бревенника, недалеко отъ южной его оконечности по Березовому устью Двины, въ 5 саж. отъ берега. Широта его $64^{\circ} 37' 12''$ N, долгота $40^{\circ} 29' 53''$ O отъ Гринича; высота отъ основанія 28, а надъ уровнемъ моря 31 англ. футъ. *Юговосточный* находится на той же сторонѣ и той же оконечности острова на SO $41^{\circ} 20'$ въ 15 саж. отъ сѣверозападнаго. Широта юговосточнаго знака $64^{\circ} 37' 11''$ N, долгота $40^{\circ} 29' 54''$ O отъ Гринича; высота отъ основанія 35, а надъ уровнемъ моря 40 англ. футъ. Створъ обоихъ знаковъ показываетъ направленіе по болѣе глубокому проходу между отмелями отъ Чекоминскаго мыса и отъ рѣчки Ненокуры. Всѣ эти створные знаки бѣлые; каждый изъ нихъ состоитъ изъ столба на подпорахъ и сверхъ того въ каждой парѣ знаковъ, для отличія передняго или ближайшаго къ водѣ знака, отъ расположеннаго къ лѣсу задняго знака, на этомъ послѣднемъ прикрѣпленъ сверху крестъ.

б) Въ Кронштадтѣ, на углу военной гавани, начата постройка чугуннаго маяка, для освѣщенія его діоптрическимъ аппаратомъ VI разряда, съ постояннымъ, бѣлымъ огнемъ. — О времени же начатія освѣщенія этого маяка, со всѣми необходимыми подробностями, будетъ объявлено впослѣдствіи, и

7) Въ Бѣломъ морѣ, сверхъ существующихъ уже тамъ четырехъ

маяковъ, устраиваются еще два новые маяка, изъ коихъ одинъ на мысѣ Святой Носъ, а другой на островѣ Сосновцѣ.—Подробности устройства и освѣщенія этихъ маяковъ будутъ объявлены также впоследствии.

№ 35. 7 сентября 1862.

Гидрографическій департаментъ имѣетъ честь сдѣлать извѣстнымъ по морскому вѣдомству, что находящійся въ Ботническомъ заливѣ, на скалѣ Ледшеръ, лежащей у южной оконечности острова Аланда, въ широтѣ $59^{\circ} 57' 58''$ N и долготѣ $20^{\circ} 10' 15''$ O отъ Гринича, знакъ, служащій примѣтнымъ мѣстомъ для судовъ, идущихъ отъ W къ южному берегу означеннаго острова, а также для входа въ Ледзундъ, въ навигацію 1862 г. надстроенъ такъ, что въ настоящее время знакъ этотъ имѣетъ фигуру круглой башни, нижняя часть которой, высокою отъ основанія 18 футъ, устроенная изъ дикаго камня, сѣрая, а надстройка—изъ желѣзняка, цилиндрической формы, вышиною въ 14 футъ, темнокраснаго цвѣта; крыша на башнѣ конической формы въ $3\frac{1}{2}$ фута вышины. Вся же высота знака отъ основанія $35\frac{1}{4}$, а надъ уровнемъ моря $57\frac{5}{8}$ англійскихъ футъ.

ПЕНСИИ ИЗЪ ЭМЕРИТАЛЬНОЙ КАССЫ.

СПИСОКЪ ЛИЦАМЪ МОРСКАГО ВѢДОМСТВА, КОИМЪ НАЗНАЧЕНЫ ПЕНСИИ ИЗЪ ЭМЕРИТАЛЬНОЙ КАССЫ М. В., съ 1 мая по 1 сентября 1862 года (*).

Кому именно и съ какого времени.	Сколько назна- чено пенсия въ годъ.	Изъ какихъ уѣздныхъ назна- чений назна- чено отпу- скасть.
Капитану 2 ранга Никифору СМЕР- НОВУ, съ 26 марта 1862 г.	64 р. 50 к.	} Изъ Глав- наго.
Коммисару коллежскому секретарю Иг- натию ГАВРИЛОВУ, съ 9 апрѣля 1862 г.	29 » 58 »	
Рабочихъ экипажей майору Александру ЛЕНИНУ, съ 1 мая 1862 г.	43 » 50 »	
Числившемуся по адмиралт. подпоруч. Матвѣю ЕФИМОВУ, съ 1 мая 1862 г. . . .	26 » 25 »	
Арсенальныхъ ротъ морской артиллеріи подполковнику Андрею БУБНОВУ, съ 1 мая 1862 г.	64 » 50 »	} Изъ Архан- гельскаго.
Контръ-адмиралу Сергѣю ЖЕГАЛОВУ, съ 1 мая 1862 г.	172 » »	} Изъ Глав.
Генераль-майору Андрею МОДРАХУ, съ 19 февраля 1862 г.	172 » »	
Коммисару губерскому секретарю Три- фону НОВИКОВУ, съ 5 іюля 1861 г. . . .	26 » 25 »	} Изъ Херс.
Корпуса морской артиллеріи подполков- нику Петру САШЕНСКОМУ 1-му, съ 1 мая 1862 г.	64 » 50 »	— Астрах.
Капитану Моисѣю ТОРОПОВУ, съ 1 января 1862 г.	51 » 75 »	— Бобрин.
Корпуса корабельн. инженер. подполков- нику Гаврилу БУРАЧКУ, съ 1 мая 1862 г.	64 » 50 »	— Главн.
Генераль-майору Евграфу ПЛЕТЕНЕВУ, съ 1 іюня 1862 г.	172 » »	— Херсон.
Капитану 2 ранга Александру САХНОВ- СКОМУ, съ 1 мая 1862 г.	64 » 50 »	— Лубянс.
Полному генералу Пантелею БАЛО- СОГЛО, съ 26 марта 1862 г.	286 » »	— Одесск.
Числившемуся по адмиралтейству под- поручику Тимофею ЕПИФАНОВУ, съ 25 іюня 1862 г.	35 » »	— Главн.
Рабочихъ экипажей капитану Роберту САВЕНУ, съ 3 октября 1861 г.	34 » 50 »	— Нюланд.
Ласовыхъ экипажей прапорщнику Ка- лину КРИУНУ, съ 1 іюня 1862 г. . . .	43 » »	— Херсон.

(*) М. Сб. сего года № 6-й, стр. 72, и 7-й—стр. 27, отд. Расп. Прав.

II

ОФИЦИАЛЬНЫЙ ОТДѢЛЪ

СМОТРЪ КОРАБЛЮ «ИМПЕРАТОРЪ НИКОЛАЙ I» И КЛИПЕРУ «СТРѢЛОКЪ»

ПРОИЗВЕДЕННЫЙ НА КРОНШТАДТСКОМЪ РЕЙДѢ

ВИЦЕ-АДМИРАЛОМЪ НОВОСИЛЬСКИМЪ.

Возвратившемуся изъ внутренняго плаванія кораблю «Императоръ Николай I» и пришедшему отъ устья р. Амура клиперу «Стрѣлокъ», 17 минувшаго августа произведенъ мною смотръ, къ которому были приглашены: начальникъ артиллерійской части генералъ-маіоръ Мещеряковъ, капитаны 1 ранга: баронъ Таубе, Стеценко 2, Бассарабскій, Брюммеръ, Бутаковъ 3, Оедоровскій 1, капитаны 2 ранга: Пузино, Андреевъ 2, Левицкій 1, капитанъ-лейтенантъ Бирилевъ 2 и управляющій пароходнымъ заводомъ подполковникъ Соколовъ.

Смотръ кораблю «Императоръ Николай I».

17 августа, въ 10 ч. утра, по приѣздѣ на корабль и по осмотрѣ команды, на видъ весьма здоровой и бодрой, спустились въ палубы и каюты корабля. Вездѣ просторъ, порядокъ, удобное помѣщеніе и отчетливая столярная работа (мастера Двистера) въ каютахъ, не оставляють желать ничего лучшаго. Потомъ исполнены были слѣдующія работы:

При ввязанномъ брамъ-такелажѣ и необнесенныхъ брамъ-горде-
няхъ, спустили брамъ-стенъги и брамъ-репъ въ ростры: — брамъ-
репъ поворотили въ 5 минутъ; брамъ-стенъги спустили въ $9\frac{1}{2}$ м.;
люди сошли внизъ въ 10 м.

Подняли брамъ-стенъги, брамъ-реи и отдали паруса для просушки:
—брамъ-стенъги подняли въ $6\frac{1}{2}$ м.; брамъ-репъ подняли и отдали па-
руса въ $11\frac{1}{2}$ м.; люди сошли внизъ въ 14 м.; поставили гротъ и
форъ марсели въ 2 м.

Для приготовленія къ переменѣмъ гротъ и форъ марселя употреблено
было 5 м., а самые марсели, безъ подъема марса-фаловъ, послучаю
нашедшаго отъ NW шквала, переменены были, со взятіемъ двухъ
рифовъ, въ $9\frac{1}{2}$ м. Закрѣпили паруса при засвѣжвшемъ вѣтрѣ въ
10 м. Надо отдать должную справедливость, что вообще парусныя
ученья производились правильно, безъ шума и съ знаніемъ всѣми
своего дѣла, особенно принявъ въ соображеніе, что команда корабля
состояла большею частію изъ людей, поступившихъ на службу изъ
временнаго отпуска, послѣ котораго дѣлали только первую кампа-
нію, а корабль для обученія команды, имѣлъ время не болѣе одного
мѣсяца, впродолженіе котораго очень часто были ненастные и дожд-
ливныя погоды, препятствовавшія заниматься регулярнымъ образомъ
ежедневно.

• Команды на кораблѣ противу штатнаго положенія было менѣе
150 человекъ.

По пробитіи тревоги, всѣ батареи были готовы въ $3\frac{1}{2}$ м. Артил-
лерійское ученье, по командѣ и по боямъ, было произведено вполне
удовлетворительно.

Въ средней батарееъ переменили станокъ у 60 ф. орудія № 2,
помощію дульнаго наитова и шкентеля, — въ 5 м.

Въ верхнемъ декѣ, при производствѣ крѣпѣ-камернаго ученья, —
въ продолженіи 5 м. къ каждому орудію, вмѣсто картузовъ, подано
было отъ 5—6 пыжей.

Причемъ, согласно артиллерійскаго ученья, составленнаго г. капи-
таномъ Поповымъ и принятаго на учебномъ артиллерійскомъ ко-
раблѣ, — для дѣйствія орудіями по лѣвой сторонѣ, люди перебѣгали
по сигналу горна, а не по баранану, для лучшаго различія боевъ
во время сраженія. По пробитіи отбоя, орудія закрѣпили по поход-
ному: въ нижнемъ декѣ въ $6\frac{1}{2}$ м., а въ остальныхъ въ $5\frac{1}{2}$ м.
Помпы для подачи воды снизу въ палубы, съ тѣлыми шлангами,
дѣйствовали довольно хорошо.

Машина и паровые котлы англійскаго мастера Гомфрейса въ 600
силъ, состоятъ въ исправности.

При 12 фунтахъ пару и 50 оборотахъ винта, корабль идетъ до

10 узловъ. Каменнаго угля беретъ 25 т. пудовъ, на $6\frac{1}{2}$ сутокъ. Въ продолженіи кампаніи въ ходу подъ парами корабль былъ 67 часовъ. Трата матеріаловъ производилась по положенію. Угля каменнаго израсходовано 13570 пудовъ.

Машина дѣйствовала удовлетворительно и подшипники не разгорячались.

Подъемъ гребнаго вѣтра съ основою шкентелей и прочими приготвленіями, производили въ 20 м.; спускъ вѣтра и сообщеніе его съ машиною—въ 12 м.

Подъемъ дымовой трубы въ исправности и производится въ 20 м. Атмосферныхъ трубъ въ угольныхъ ящикахъ 9.

Разводка паровъ производилась въ $1\frac{1}{2}$ часа.

Наибольшая упругость пара, или давленіе, 20 фунт. на квадратный дюймъ, среднее 15 фун., а обыкновенное рабочее 12 фунт.; наибольшее число оборотовъ машины въ одну минуту было 60, среднее 50, а самое малое 22 оборота. Наибольшая скорость подъ парами была 10 узловъ, а наименьшая $4\frac{1}{2}$. Наибольшая продолжительность хода подъ парами въ эту кампанію; въ одинъ рейсъ, была 25 часовъ.

Винтиляціи въ каютарной, въ машинѣ и въ коридорѣ гребнаго вала достаточно. Двѣдвудная труба и узорный подшипникъ гребнаго вала не нагревались; послѣдній хорошо скрѣпленъ съ корпусомъ и совершенно не даетъ движенія.

Треснувшій въ прошломъ году холодильникъ, скрѣпленъ былъ мѣдными планками, и въ настоящее время находится въ исправности; въ продолженіе нынѣшней кампаніи никакихъ поврежденій въ немъ не оказалось, и вообще во все время дѣйствія механизма; пустота въ холодильникѣ была достаточная.

Два опреснителя Гранта и Тона, могутъ давать воды каждый день до 3 т. ведеръ, на что если корабль не подъ парами, потребно при дѣйствіи однимъ котломъ 18 пуд. угля въ часъ, и тогда ведро обходится около 2 коп.

Подъ парами корабль поворачиваетъ и руля слушаетъ хорошо. Больныхъ нижнихъ чиновъ, кромѣ какъ легкой простуды, небыло.

Въ большую крѣйтъ-камеру укладывается 586 ящиковъ, а въ малую 402, и въ обѣихъ помѣщается почти по 100 зарядовъ на орудіе. Крѣйтъ-камеры находятся 3 фута подъ водою, хорошо освѣщаются, большая 6-ю а малая 2-мя фонарями. Въ большой крѣйтъ-камерѣ помѣщаются заряды, для нижней и средней батарей, а въ малой для верхней и открытой; входы расположены удобно и освѣщаются хорошо.

Бомбовые погреба находятся почти на срединѣ судна, сырѣ и освѣщеніе ихъ неудовлетворительно, и въ каждомъ отдѣленіи по

одному фонарю; бомбъ и гранатъ помѣщается всего до 1500. Пороху было принято по 5 боевыхъ зарядовъ и по 50 снарядовъ на орудіе, салютационныхъ всего 200.

По штурманской части хронометры, барометръ, компасы и прочія принадлежности были въ исправности. Гребныя суда по отзыву командира корабля, всѣ очень хороши, построены по чертежамъ вице-адмирала фонъ-Шанца и англійскимъ.

Смотръ клиперу «Стрѣлокъ».

Того же числа, въ 2 часа пополудни, произведенъ былъ мною смотръ клиперу.

По осмотрѣ команды, весьма бравой и здоровой, пробита была тревога, по которой, батарея изготовилась въ 2½ м. Артиллерійское ученье у носоваго поворотнаго орудія 60 фунт. № 2, произведено было удовлетворительно съ должнымъ знаніемъ каждаго изъ прислуги орудія. По отзыву командира клипера, дѣйствіе этимъ орудіемъ довольно удобно при небольшой качкѣ; а 24 фунт. пушкo-коронады, съ поднятымъ барказомъ въ рострахъ,—при откатѣ оставляютъ мало мѣста для комендора орудія. Абordaжныя партіи, по тревогѣ, изготовились въ 2 м. Оружіе, которымъ были вооружены партіи, найдено въ исправности. По пробитіи отбоя орудія закрѣпили по походному въ 3 м.

Парусное ученье было произведено во время посѣщенія клипера Государемъ Императоромъ, 11 августа.

Гребныя суда подняты были въ 4 минуты, причемъ барказъ и катеръ, помѣщаемые въ ростры поднимаются первоначально на боканцы, а потомъ помощію сей-талей, переводятся въ ростры между гротъ и бизань-мачтами. Всѣ гребныя суда, взятые клиперомъ изъ Кронштадта, потеряны въ 1859 г. въ Охотскомъ морѣ во время шторма. Имѣющія въ настоящее время построены при Николаевскомъ портѣ, весьма красивы и обладаютъ хорошими морскими качествами. 10 весельный катеръ вооружается ракетнымъ станкомъ, а барказъ ¼ пудовымъ мѣднымъ единорогомъ. Десанту на барказѣ помѣщалось 20 человекъ, а на катерѣ 7.

Машина въ настоящее время находится въ исправности, кромѣ нѣкоторыхъ подшипниковъ и втулокъ, которыя должны быть замѣнены новыми.—При средней упругости пара отъ 25 до 30 фунт. и при 70 поворотахъ винта, клиперъ имѣлъ ходу до 7 узловъ, а при 40 фунт. и 84 оборотахъ,—8½ узловъ.

Каменнаго угля помѣщается 3½ т. пудовъ на 4 сутокъ, а кромѣ того на палубу и въ машину до 900 п. на однѣ сутки; при боль-

шихъ переходахъ изъ этого числа слѣдуетъ отдѣлить на камбузь по 10 пудовъ въ сутки. Обыкновенная трата угля была 37 пудовъ въ часъ, 4 пудами менѣе противу положенія. Котлы для дальнѣйшаго употребленія совершенно негодны, потому что нижняя часть ихъ вся проржавѣвши. Опрѣснитель Гранта давалъ до 32 ведеръ прѣсной воды, въ продолженіи 16 часовъ, причемъ расходъ угля въ камбузѣ небылъ болѣе 30 фун. въ часъ.

Девіація компаса, опредѣленная въ Кантонѣ, наибольшая была 4° при R ONO, а потомъ опредѣленная въ Гринхайдѣ найдена 5° 40' при R NOO. Хронометры во все время плаванія шли очень хорошо, лучшіе изъ нихъ были Дента.

Весь переходъ клипера отъ Шанхая до Кронштадта сдѣланъ въ 252 дня, изъ коихъ было парусныхъ 136, подъ парами 13 дней 3 часа и якорныхъ 103 дня, считая въ томъ числѣ стоянку въ докѣ 22 дня.

Съ начала кампаніи больные были преимущественно легкими наружными болѣзнями, особенно вередями; во время стоянки въ докѣ поступали больше береговою болѣзнію, и наконецъ, по выходѣ изъ тропиковъ, простудными поносами и лихорадками, болѣею частію скоро-проходящими. Среднее число больныхъ было 4 человѣка. Умершихъ было 3: одинъ отъ лихорадки и 2 отъ диссентеріи, которая была изъ всей команды у 6 человѣкъ.

Передъ отправленіемъ въ обратный путь въ Россію, поступило въ команду изъ 27 флотскаго экипажа, нижнихъ чиновъ не бывшихъ въ морѣ 18 челов., и изъ 4-го и 5-го линейныхъ сибирскихъ баталіоновъ 15 челов. Въ продолженіе 6 мѣсяцевъ люди эти привыкли къ морю и къ дѣлу своему на столько, что отъ мыса Доброй Надежды, можно было всю команду раздѣлить на 3 вахты, и изъ всѣхъ вновь поступившихъ 33 человѣкъ, неспособныхъ къ морю оказалось только 2.

Корпусъ клипера въ докѣ Вампоа былъ исправленъ; на сколько требовалось для безопасности предстоящаго плаванія, но по мнѣнію командира для дальнѣйшей службы потребуются перемѣнить переднюю часть кила, а можетъ быть и форъ-штевень, сильно потертый льдомъ, зимою 1860 года, во время плаванія клипера въ Амурскомъ лиманѣ.

Судя по невѣрности гребнаго вала, перегибъ клипера должна быть значительна, и главная течь была въ бротъ-камерѣ въ дейд-вудахъ.

СМОТРЪ ФРЕГАТУ «КАСТОРЪ» И КОРВЕТУ «БАЯНЪ»

ПОСЛѢ КАМПАНИИ СЪ КАДЕТАМИ ВЪ 1862 г.

По порученію главнаго командира кронштадтскаго порта, вице-адмирала Новосильскаго, 21 августа свиты Е. И. В. контръ-адмираль Заринъ съ комиссіею, состоящею изъ генераль-маіора Мещерякова, капитановъ 1 ранга: барона Таубе, Изыльметьева, капитановъ 2 ранга: Пузино, Левицкаго, Андреева, Баженова, Гейкинга, капитанъ-лейтенантовъ Беклешева и Бирилева, — произвелъ смотръ фрегату «Касторъ» и корвету «Баянъ», плававшимъ сего лѣта, для практики, съ кадетами морскаго корпуса.

Донесеніе контръ-адмирала Зарина, объ этомъ смотрѣ, заключается въ нижеслѣдующемъ:

Коммисія прибыла на фрегатъ «Касторъ» 21 августа въ 9½ часовъ утра. Кадеты въ числѣ 156 человекъ были выстроены на пшанцахъ; веселый и здоровый видъ ихъ свидѣтельствуешь, что морской воздухъ, жизнь на фрегатѣ и занятія, которымъ въ теченіи лѣта они предавались, принесли пользу не только начаткамъ ихъ морскаго образованія, но и здоровью.

Осмотрѣвъ кадетъ на верху, мы спустились въ палубу, чтобы видѣть, какъ они помѣщались. Каюта кадетская, занимая большую часть батарейной палубы, свѣтла и просторна; вещи кадетскія помѣщены въ сундукахъ, совершенно-одинаковой величины и формы. Сундуки эти, разставленные вокругъ висячихъ столовъ, замѣняютъ собою табуреты, — проще и удобнѣе трудно что-либо придумать. Передъ каждымъ столомъ стоялъ кадетъ; это, какъ объяснили намъ, — хозяинъ стола или артельщикъ, на его заботахъ лежить все хозяйство по части продовольствія своей артели; система совершенно новая, введенная директоромъ корпуса съ цѣлю, чтобы молодые люди, по выходѣ изъ корпуса на свою волю, имѣли сколько-нибудь хозяйственной практичности.

Во время этого осмотра, начальникъ отряда — директоръ корпуса, объяснилъ намъ, что на фрегатѣ находятся кадеты только двухъ отдѣленій низшаго курса отъ 11 до 14 лѣтъ; для занятій они раздѣлены на 4 отдѣленія, такъ что въ каждомъ отдѣленіи половина кадетъ старшаго, другая младшаго курсовъ, такимъ порядкомъ силы отдѣленій уравнены. Вмѣстѣ съ тѣмъ, начальникъ отряда познакомилъ насъ съ программой и системой занятій.

За тѣмъ мы вышли на верхъ и приступили къ испытанію: первое отдѣленіе назначили на крѣйсель; ему приказано: спустить брамъ-рею, брамъ-стенгу, отвязать крѣйсель, спустить крѣйсель-рею и стенгу на найтовъ. Второе отдѣленіе было назначено къ

орудіямъ; третье на гребныя суда, а четвертое оставлено на шканцахъ для табеляжныхъ работъ.

Пока 1-е отдѣленіе исполняло заданное ему дѣло, остальные три успѣли выказать намъ всѣ приобрѣтенныя ими познанія по другимъ отраслямъ практическаго морскаго дѣла. Познанія эти, въ предѣлахъ программы, совершенно удовлетворительны; онѣ послужатъ прочнымъ основаніемъ для дальнѣйшаго изученія морскаго дѣла. Нельзя было не любоваться, какъ 11 и 12 лѣтнія дѣти напрягали свои силы и, едва справляясь съ весломъ, гребли правильно и въ тактъ, ни разу не сбываясь; въ особенности же пріятно было видѣть какъ ловко и отчетливо маленькія моряки умѣли сдѣлать всякой заданный имъ узелъ или штыкъ. Твердое изученіе этихъ мелочей весьма важно, тѣмъ болѣе, что впоследствии, при болѣе обширномъ кругѣ занятій, не будетъ уже ни времени ни охоты ими заниматься.

Чтобы доставить случай и другимъ отдѣленіямъ пощеголять марсовыми работами, я просилъ—4-е отдѣленіе послать на форъ-марсъ отдать паруса, а 3-е отдѣленіе назначилъ закрѣпить ихъ,—все это исполнено отчетливо и чисто. Въ заключеніе, кадеты выѣхали на четырехъ финкахъ подъ парусами, но тихій вѣтеръ лишилъ насъ удовольствія видѣть какъ ловко они управляютъ этими гребными судами.

На корветѣ «Байцъ» кадетъ 57 челоуѣкъ. Встрѣтили насъ въ такомъ же порядкѣ какъ на фр. «Касторъ»; въ отношеніи наружнаго вида кадетъ я долженъ повторить тоже, что сказалъ о «Касторскихъ»; но здѣсь, на корветѣ, были кадеты старшаго курса, слѣдовательно и лѣтами и практическими свѣдѣніями гораздо серьезнѣе первыхъ.

По осмотрѣ корвета, приказано поставить всѣ марсели и брамсели; маневръ этотъ былъ исполненъ безъ малѣйшей суеты, члсто и скоро. Потомъ, первое отдѣленіе было назначено къ орудіямъ; второе—къ астрономическимъ наблюденіямъ и навигаціоннымъ практическимъ приемамъ; третье послано въ машину, а четвертому приказано переменить крѣйсель. Съ отдѣленіемъ, назначеннымъ къ орудіямъ, занялся генерал-маіоръ Мещеряковъ; онъ же испытывалъ кадетъ и въ лабораторномъ дѣлѣ. Съ другими отдѣленіями занялись бывшіе при смотрѣ капитаны, я же присутствовалъ при всѣхъ испытаніяхъ. Окончивъ испытаніе по отдѣленіямъ, поставленные паруса убрали и въ заключеніе спустили брамъ-реи и брамъ-стенги.

Считаю долгомъ свидѣтельствовать, что результатъ, собственно практическихъ свѣденій выказанныхъ кадетами по всѣмъ отраслямъ морскаго дѣла, превзошелъ мои ожиданія и доказываетъ всю пользу новой системы лѣтнихъ занятій.

ОБЪ ИЗДЕРЖКАХЪ, ПРИНЯТЫХЪ НА СЧЕТЪ КАЗНЫ ВЪ 1862 Г.

Продолженіе ().*

I. ПО КОРАБЛЕСТРОИТЕЛЬНОМУ ДЕПАРТАМЕНТУ.

49) Контора С.-Петербургскаго порта, отъ 5 февраля сего года за № 486, представивъ два акта свидѣтельства: 1) что на винтовой канонирской лодкѣ «Тюлень», въ 1861 г., при переходѣ оной изъ Шепелевской бухты въ Кронштадтъ, отъ сильной боковой качки упала со стола и разбилась разная посуда на сумму 5 р. 5 коп. и 2) на пароходѣ «Славянка» въ машинномъ свѣтломъ люкѣ, по нечаянности, разбито два стекла на сумму 2 р. 80 коп., и, не признавая въ утратѣ означеннаго имущества никого виновнымъ, испрашивала разрѣшенія объ исключеніи вещей этихъ изъ прихода, а происшедшій оттого убытокъ на сумму 7 р. 85 коп. представляла принять на счетъ казны; потеря вещей заключается въ слѣдующемъ:

На винтовой лодкѣ «Тюлень».

	Руб.	Коп.
Блюдо въ 12 дюймовъ (1).	1	»
Рюмокъ (4).	1	66
Бакаль (1).	»	58
Стакановъ (4).	1	66
Тарелка (1).	»	15

На пароходѣ «Славянка».

Въ машинномъ свѣтломъ люкѣ два цесарскія стекла длиною 1 арш. 3 верш., ширин. 9 вершк.	2	80
Всего на сумму.	7 р.	85 к.

На основаніи § 43 Высочайше утвержденнаго въ 27 день января 1860 года Общаго Образованія Управленія Морскимъ вѣдомствомъ, разрѣшено Кораблестроительнымъ департаментомъ утраченныя вещи выписать въ расходъ, а происшедшій отъ сего убытокъ, на сумму 7 руб. 85 коп. сер., принять на счетъ казны.

(*) М. Сб. 1862 г., № 3, оф. стр. 39.

50) Контора С.-Петербургскаго порта, при докладной запискѣ, отъ 23 декабря 1861 г. за № 5921, представила, доставленные начальникомъ съемки и промѣра Ладожскаго озера, корпуса флотскихъ штурмановъ штабсъ-капитаномъ Андреевымъ, и командирами винтовыхъ канонирскихъ лодокъ «Пищаль» и «Волна», акты свидѣтельства, первымъ объ утраченныхъ и употребленныхъ, во время производства въ прошломъ 1861 г. лѣтъ на Ладожскомъ озерѣ гидрографическихъ работъ, матеріалахъ и вещахъ, а послѣдними о вещахъ, утраченныхъ на ввѣренныхъ имъ лодкахъ во время кампаніи прошлаго года; при чемъ контора порта испрашивала разрѣшенія выписать утерянныя и израсходованныя вещи и матеріалы въ расходъ, а происшедшій отъ того убытокъ, на сумму 536 р. 28 $\frac{1}{2}$ к. сер., принять на счетъ казны; означенныя потери заключаются въ слѣдующемъ:

При гидрографическихъ работахъ на Ладожскомъ озерѣ.

	Руб.	Коп.
Найтоновыхъ веревокъ въ 4 $\frac{1}{2}$ дюйма (100 саж.)	320	»
Ворсеннаго каната (20 пуд)	38	»
Парусины починочной (150 арш.)	10	50
Нитокъ флажныхъ (4 фун.)	1	80
— парусныхъ (4 фун.)	1	8
Флагдука стараго, разныхъ цвѣтовъ (400 арш)	32	»
Лотлиня въ 9 и 12 нитей (20 мотк.)	25	15
Лотлиня тонкаго (16 мотк.)	7	4
Лотовъ чугуныхъ, въ 8 фунтовъ каждый (6.)	»	96
Топоровъ плотничныхъ (5).	3	60
Полосъ желѣзныхъ изъ подъ килей гребныхъ судовъ (2).	5	80
Веселъ гребныхъ судовъ (20).	13	»
Ведеръ съ желѣзными обручами (2).	»	84

Красокъ разведенныхъ на олифѣ.

Бѣлизъ (3 пуда).	9	60
Яри мѣдянки (1 $\frac{1}{2}$ пуда)	36	»
Сажи (3 п.)	4	20
Олифы (3 п.)	15	»
Мѣлу плавленнаго (4 п.)	1	56
Кистей разныхъ (10 шт.)	3	»

На лодкѣ «Пищаль».

Румпель вельботный желѣзный (1).	»	75
При немъ штертъ изъ бѣлаго лина въ 9 нитей (2 саж.)	»	3 $\frac{1}{2}$
Ведеръ парусинныхъ (2).	1	16

	Р.	к.
при нихъ штерговъ (4 саж.).	43	
Буекъ деревянный (1.)	20	
при немъ буйрепъ (20 саж.).	3	42

На лодкѣ «Волна».

Ведеръ парусинныхъ (2.)	1	16
-----------------------------------	---	----

Всего на сумму. . . 536 р. 28½ к.

Изъ акта свидѣтельства, отъ 16 декабря 1861 года, подписаннаго бывшими при съемкѣ и промѣрѣ Ладожскаго озера офицерами и начальникомъ съемки озера, видно, что показанныя выше вещи дѣйствительно употреблены на разныя надобности при промѣрныхъ работахъ, а именно: найтовья веревки употреблены на штерты къ вѣхамъ, реванты къ баганамъ; ворса—на остропку камней для вѣхъ, постройку береговыхъ знаковъ, связываніе багановъ и проч.; парусина на починку парусовъ, палатокъ, брезентовъ, шитье передниковъ и рукавицъ для лотовыхъ, на обшивку триангуляционныхъ знаковъ и проч. надобности; нитки на шитье вѣховыхъ флаговъ, брезентовъ, передниковъ, починку парусовъ, палатокъ, брезентовъ и проч.; флагдука 350 арш. употреблено на шитье флаговъ и знаковъ, которые сорваны и унесены сильными вѣтрами; лотлины и лаглины во время производства промѣра обрывались и тонули, что случалось иногда на весьма значительной глубинѣ, доходящей до 80 саж.; лоты утоплены во время промѣрныхъ работъ, въ сѣверной партіи матросами: Сяворцовымъ, Смирновымъ, Тимофѣевымъ и Бирючевымъ, а въ южной—Дмитріевымъ и Обуховымъ; топоры плотничные по нечаянности утоплены матросами: Коріусомъ, Садика, Шелаховымъ, Ураловымъ и Зябинымъ,—при вооруженіи вѣхъ, нѣкоторые вырвались изъ рукъ, другіе соскочили съ топорницъ; желѣзныя полосы подъ килемъ у 6-ти и 8-ми весельныхъ катеровъ, находившихся при работахъ въ Финляндіи, уничтожились отъ вытаскиванія шлюпокъ на берегъ и безпрестаннаго приставанія къ каменистымъ берегамъ, и для сбереженія килей оныя подбиты новыми полосами; весла употреблены при работахъ взамѣну сломавшихся; ведра деревянные съ желѣзными обручами утоплены по нечаянности матросами: Долголамскимъ и Ануфриевымъ, при отливаніи воды изъ шлюпокъ во время буксировки пароходомъ; краски употреблялись на окраску гребныхъ судовъ и береговыхъ триангуляционныхъ знаковъ, во все время производа работъ на Ладожскомъ озерѣ въ прошломъ лѣтѣ; кисти употреблялись для окрашиванія весною десяти катеровъ, потомъ этими же кистями красились

триангуляціонныя знаки, шести и вѣхи, а потому по окончаніи работъ отъ кистей остались одни штоки.

Вышесказанный актъ препровождался на заключеніе Гидрографическаго департамента, который, относителіемъ отъ 11 минувшаго января за № 59, сообщилъ, что утраты показанныхъ въ актѣ вещей, во время работъ на Ладожскомъ озерѣ, при изложенныхъ въ актѣ обстоятельствахъ, возможны, но что количество ихъ совершенно записать отъ случайныхъ обстоятельствъ.

Что же касается до лодокъ «Пицаль» и «Волна», то изъ актовъ комиссій—на первой за №№ 30, 31, 33 и 34, подписанныхъ командирами лодокъ и офицерами, засвидѣтельствованныхъ начальникомъ 2 отряда винтовыхъ лодокъ, капитаномъ 1 ранга Бессарабскимъ и утвержденныхъ начальникомъ эскадры, Свиты Е. В. контръ-адмираломъ Бутаковымъ,—видно, что румпель желѣзный со штертомъ, при наѣздѣ на руль вельбота № 2, утопленъ по нечаянности матросомъ Маріономъ Кулешевымъ; боекъ якорный, деревянный, разбился отъ удара винтомъ проходившей мимо лодки «Зарево» и утонулъ; буйрепъ намотался на винтъ и на 20 саж. оборвался; ведра парусинныя утоплены по нечаянности, при доставаніи изъ за борта воды, матросами: Максимомъ Маріоновымъ и Магаромъ Ивановымъ.

Показанные въ вышеозначенной вѣдомости вещи и матеріалы утраченные и израсходованные при производствѣ промѣрныхъ работъ на Ладожскомъ озерѣ, и утерянные во время кампаніи прошлаго года лодками «Пицаль» и «Волна»,—первые согласно заключенія Гидрографическаго департамента, а послѣднія съ актами свидѣтельствъ,—Кораблестроительный департаментъ, на основаніи § 43 Высочайше утвержденного въ 27 день января 1860 г. Общаго Образованія Управленія морскимъ вѣдомствомъ, предложилъ конторѣ С.-Петербургскаго порта выписать по книгамъ въ расходъ и происшедшій отъ того убытокъ на сумму 536 р. 28 $\frac{1}{2}$ к. сер. принять на счетъ казны.

51) Контора С.-Петербургскаго порта, при докладной запискѣ отъ 8 сего мая № 1857, представила 9 актовъ и рапортъ командира паровой яхты «Александрія», объ утраченныхъ вещахъ: съ яхты «Александрія», съ винтовыхъ лодокъ: «Вѣдьма», «Комаръ», съ паровой яхты «Стрѣльна», съ парохода «Слаянка» и «отъ содержанія пожарныхъ инструментовъ» С.-Петербургскаго порта, всего на сумму 41 руб. 47 к. и, не признавая въ утратѣ вещей никого виновнымъ, испрашивала разрѣшенія объ исключеніи вещей изъ прихода, а происшедшій отъ того убытокъ принять на счетъ казны. Потеря вещей заключается въ слѣдующемъ:

На паровой яхтѣ «Александрія».

	Руб.	Коп.
Чашъ съ кувшинами умывальн. фарфоровыхъ (2 пары)	15	»
Мыльницъ (3)	4	50
Вазъ ночныхъ (3)	6	»
Стекло ламповыхъ стѣнныхъ (4)	1	»
— — прямыхъ внутри (4)	1	80
28 р. 30 к.		

Въ актѣ 2 марта 1862 г. за подписаніемъ командира яхты и трехъ офицеровъ сказано: что вещи эти дѣйствительно отъ употребленія находятся разбитыми; и въ дополненіе сего капитанъ 1 ранга Фалкъ, отъ 6 того марта, объяснилъ: что на яхтѣ «Александрія» умывальный приборъ, въ рубкѣ Государя Императора и въ кормовой каютѣ существуетъ съ 1852 г., и отъ долгаго употребленія самъ собою мѣстами сталъ уже лопаться, а также и послѣ каждой поѣздки съ Высочайшими особами часто возвращается изъ этихъ вещей что-либо отбитое или лопнувшее; такъ какъ этотъ приборъ бываетъ въ употребленіи собственно для почитителей, а потому довольно затруднительно узнать кѣмъ именно разбито. Стекла же ламповыя обыкновенно лопаются въ лампахъ отъ огня во время освѣщенія каютъ.

На винтовой лодкѣ «Вѣдьма».

Пешня желѣзная (1) 65 к.

Въ актѣ 26 февраля 1862 г., за подписаніемъ командира лодки, сказано: что при околоѣ льда, нечаянно вырвалась изъ рукъ кочегара Тюрмана пешня желѣзная и утонула.

На винтовой лодкѣ «Комаръ».

	Р.	К.
Щетка для мытья палубы (1)	»	74
Ведро парусинныхъ, съ шхертами въ 2 саж., въ 1½ дюйм. (2)	1	23
Румпель желѣзный вельботный (1)	1	75
3 р. 72 к.		

Въ актахъ 5 іюля, 13 и 14 августа 1861 г., за подписаніемъ командира лодки и кондуктора, засвидѣствованныхъ капит. 1 р. Бессарабскимъ и завѣдывавшимъ лѣвою колонною кап.-лейт. Коростовцовымъ и утвержденнымъ начальникомъ эскадры, Свиты Е. В. контръ-адмираломъ Бутаковымъ, сказано: *щетка*, при обмываніи якоря на ходу, утоплена по нечаянности матросомъ Векманомъ; *два ведра* съ шхертами по 2 саж. въ 1½ д. утоплены по нечаянности матросами Хлаповымъ и Аузикиемъ, при доставаніи изъ-за борта воды; *румпель желѣзный*, при подтяганіи вельбота № 2 къ борту при свѣжемъ вѣтрѣ, вышибло съ руля и онъ утонулъ.

На паровой яхтѣ «Стрѣльна».

Въ рамѣ рубки Его Высочества стекло зеркальное, длин. 27, шир. 15 дюймовъ. 6 р.

Въ актѣ 16 апрѣля 1862 г., за подписаніемъ командира яхты и двухъ офицеровъ, сказано: что при осмотрѣ рамъ въ рубкѣ Его Высочества, матросъ Ни-

кантровъ по нечаянности одну изъ нихъ уронилъ на мѣсто, отъ удара же въ рамѣ разбилось зеркальное стекло длиною 27 д. ширин. 15 дюйм.

На пароходъ «Славянка».

Въ свѣтломъ машинномъ люкѣ стекло цесарское длин. 1 ар. 3 вер., ширин. 9 вер. 1 р. 40 к.

Въ актѣ 12 апрѣля 1862 г., за подписаніемъ командира парохода и двухъ офицеровъ, сказано: что при сборкѣ машины, приподнимая поршень цилиндра съ правой стороны талями, блокъ конихъ былъ заложенъ подъ мостиномъ въ стропъ, который оборвался и блокомъ талей разбило въ свѣтломъ машинномъ люкѣ стекло длин. 1 арш. 3 вер., шир. 9 верш.

Содержанія пожарныхъ инструментовъ.

	Р	К.
Топоръ ординарный.	»	50
Пешня желѣзная.	»	65
Лопатка желѣзная.	»	25
	1р. 40 к.	

Въ актѣ 12 марта 1862 г., за подписаніемъ капитана 2 ранга Кузнецова, лейтенанта Анжу и бранспойтоваго мастера Алексѣева, сказано: что означенныя вещи во время случившагося въ Новомъ адмиралтействѣ въ столярной мастерской пожара, въ ночи съ 11 на 12 того марта, при прорубаніи проруби для качки воды, утоплены по нечаянности нижними чинами.

На основаніи § 43 Высочайше утвержденнаго въ 27 день января 1860 г. Общаго образованія управленія морскимъ вѣдомствомъ, разрѣшено Кораблестроительнымъ департаментомъ утраченныя вещи выписать въ расходъ, а происшедшій отъ сего убытокъ на сумму 41 р. 47 к. принять на счетъ казны.

52) Командиръ Свеаборгскаго порта, при отношеніи за № 340, доставя 22 акта объ утраченныхъ въ 1861 году вещахъ, всего на сумму 69 р. 15¹/₂ к. и не признавая въ утратѣ ихъ никого виновнымъ, испрашивалъ разрѣшенія объ исключеніи вещей изъ прихода, а также и о принятіи убытка на счетъ казны. Потеря вещей заключается въ слѣдующемъ:

Изъ наличія содержанія трѣбныхъ судовъ Свеаборискаго порта.

Пешней желѣзныхъ (18).	26 р. 10 к.
Топоровъ (6).	2 » 70 »
	28 р. 80 к.

Пешни и топоры эти утоплены нижними чинами по нечаянности отъ оборвавшихся штертовъ и сломавшихся штоковъ и топорищъ во время околки льда около винтовыхъ лодокъ, какъ сказано въ актахъ, за подписаніемъ заведывавшихъ 1 и 2 отдѣленіями лодокъ.

Съ лодки «Диний» во время кампаніи.

25 мая, при бросаніи лота на ходу матросомъ Петровскимъ, оборвался лотиниъ на 10 сажень, отчего лоть, вмѣстѣ съ лотинемъ, утонулъ. (Лоть 8 фунт. чугуи., стоилъ 58 к.).

25 мая, при выбрасываніи кочегаромъ Катновымъ мусора изъ машинъ за бортъ, на ходу, утоплено мусорное желѣзное ведро, стоящее 95 к.

26 мая, по акту, за подписаніемъ к.-л. Шернкрейца и трехъ офицеровъ промѣрнаго отряда, при буксировкѣ промѣрныхъ лѣсовъ матросъ Яблоковъ, приставая на вѣлботѣ къ борту лодки, выпустилъ румпель-тали, а въ то время буксирнымъ концомъ сорвало съ вѣлботнаго руля румпель желѣзный, который и утонулъ (стоилъ 1 р. 10 к.).

Съ лодки «Трескъ».

Съ винтовой лодки «Трескъ», по актамъ за подписаніемъ командира оной, лейтенанта Федерлей и корпуса штурмановъ поручика Бочкова: 9 октября во время промѣра при бросаніи лота, оборвался лотиниъ на $5\frac{1}{2}$ саж., и вмѣстѣ съ чугуинымъ лотомъ утонулъ (стоилъ 50 к.).

19 октября, при бросаніи лага, оборвался лаглинъ на $6\frac{1}{2}$ узлахъ и $44\frac{1}{2}$ саж. лагаго, и вмѣстѣ съ лагомъ дубовымъ, обитымъ свинцомъ, утонулъ (стоилъ 54 к.).

Съ Калбодерундскаго плавучаго маяка.

По актамъ за подписаніемъ командира онаго поручика Данилова, и помощника его прапорщика Петрова: 23 сентября, рядовой Артемьевъ, выбрасывая соръ за бортъ, по нечаянности утопилъ койку ординарную (стоимость ея 1 р. 75 к.).

28 сентября, рядовой Юрій Паю, при доставаніи изъ за-борта воды, утопилъ деревянное ведро съ желѣзными обручами (ст. 45 к.).

28 сентября, отдаанный по случаю свѣжаго вѣтра въ помощь къ мертвому якорю, запасный даглистовый якорь съ желѣзнымъ штокомъ, по поднятіи оказался безъ штока, который стоилъ 34 р. $47\frac{1}{2}$ к.

Всего на сумму 69 р. $15\frac{1}{2}$ к.

На основаніи § 43, Высочайше утвержденнаго въ 27 день января 1860 г. Общаго образованія управленія морскимъ вѣдомствомъ, разрѣшено Кораблестроительнымъ департаментомъ: утраченныя вещи выписать въ расходъ, а происшедшій отъ сего убытокъ на сумму 69 р. $15\frac{1}{2}$ к. принять на счетъ казны; но такъ какъ при околкѣ льда утоплено значительное число желѣзныхъ пешней и топоровъ, въ сравненіи съ потерей подобныхъ вещей въ С.-Петербургскомъ портѣ (гдѣ при околкѣ льда утеряны въ 1860 году лопата желѣзная 1, топоръ 1, а въ 1861 и 1862 г. по одной пешни), сообщено командиру Свеаборгскаго порта, подтвердить надзирающимъ за работою лицамъ, чтобы съ инструментами, употребляемыми при околкѣ льда, нижніе чины обращались съ большою осторожностію.

53) Конторма С.-Петербургскаго порта, при докладной запискѣ отъ 4 сего іюля за № 2715, представила вѣдомость и акты сви-

ходившими, днем и въ ночное время, судами.—Актъ подписали: лопманскій старшина Петръ Андреяновскій, вахтенные офицеры и командующій невской брантвахтой.

5) 27 апрѣля во время работъ на плавучемъ маякѣ большого невскаго фарватера, при сколачиваніи на бортѣ люковъ, по нечаянности сломилась ручка у молотка, который упалъ въ воду.—Актъ подписали: столярный мастеръ и командиръ маяка.

6) 11 мая на находящейся при промѣрной партіи шкунарѣ № 2, во время переборки нижнихъ чиновъ, по нечаянности разбито 7 стеколъ, длин. $5\frac{1}{2}$, а шириною 5 вершковъ каждое.—Актъ подписали прапорщики Чернышевъ и Соколовъ и поручикъ Владыкинъ.

и 7) 20 іюля, во время пожара на баркахъ, три изъ нихъ, нагруженные саломъ и пенькою, навалили на шкунару № 2, причемъ былъ отрубленъ заводный перлинь толщ. 5 дюймовъ, на 50 саженьяхъ, и часть его взята съ берега людьми, спасавшими барки для остановки ихъ; послѣ же пожара перлиня этого не оказалось.—Актъ подписали: прапорщики Чернышевъ и Соколовъ, поручикъ Владыкинъ и командиръ лейтенантъ Зеленой.

Усматривая изъ этихъ актовъ, что утрата поименованныхъ выше вещей произошла не отъ упущенія кого-либо изъ лицъ, коимъ было ввѣрено казенное имущество, но отъ нечаянныхъ и неизбѣжныхъ случаевъ, Кораблестроительный департаментъ, на основаніи 4 пун. 43 § Общ. обр. упр. мор. вѣд., разрѣшилъ контору С.-Петербургскаго порта вещи эти выписать въ расходъ и происшедшій отъ потери ихъ убытокъ на сумму 56 р. 72 к. сер. принять на счетъ казны.

II. ПО АРТИЛЛЕРІЙСКОМУ УПРАВЛЕНІЮ (*).

2) Командиръ Свеаборскаго порта препроводилъ въ Артиллерійское управленіе копію съ Высочайшей конфирмаціи, по военно-судному дѣлу, — о кражѣ артиллерійскаго имущества Морскаго вѣдомства, хранившагося въ крѣпости Свеаборгѣ, въ зданіи сухопутнаго вѣдомства,—изъ коей видно, что кража произведена ночью, на 31 октября 1860 г., рядовыми военно-рабочей № 11 роты Инженернаго вѣдомства, изъ Свеаборгскаго арсенала Морскаго вѣдомства, чрезъ окно, именно украдено: 5 новыхъ юфтенныхъ кожъ, 1 пуд. 37 ф. прутаго олова, одна мѣдная 8 ф. мортира, вѣсомъ 1 пуд. 15 ф. и 198 арш. тонкаго холста,—всего на сумму 141 р. $11\frac{1}{4}$ к.; изъ чего впослѣдствіи отыскана одна мѣдная 8 фун. мортира, стоящая казнѣ 34 р. 67 к.

Артиллерійское управленіе, принимая во вниманіе, что у подсудимыхъ рядовыхъ военно-рабочей № 11 роты Инженернаго вѣдомства никакой собственности не имѣется и руководствуясь § 43 пункт. 5 общаго образованія управленія Морскимъ вѣдомствомъ, недонимку отъ сего происшедшую, на 106 р. $44\frac{1}{4}$ к., сложило со счетовъ.

(*) М. Сб. 1862 г. № 3, оф., стр. 44.

ІЗВѢСТІЯ О ПЛАВАНІИ НАШИХЪ СУДОВЪ ЗА ГРАНИЦЕЙ.

РАПОРТЪ КОМАНДИРА КОРВЕТА «КАЛЕВАЛА», КАПИТАНЪ-ЛЕЙТЕНАНТА
Давыдова.

Хакодате; 5 мая 1862 года.

Съ ввѣренныи мнѣ корветомъ оставилъ Гонулулу 22 марта, и на тридцать вторые сутки бросилъ якорь, 23 апрѣля, въ Хакодате.

Все плаваніе было совершенно подъ парусами, и пары употреблялись для перехода штилевой полосы выше пассата, также для входа, при противномъ вѣтрѣ, въ Сангарской проливъ и на здѣшній рейдъ. Долготу до 160°. О сдѣлали по параллели 19° N, имѣя во все время умѣренный пассатъ. Послѣ того склонили курсъ на южную оконечность острова Nipon, гдѣ я былъ намѣренъ посѣтить Іеддо или Канагаву, если позволятъ обстоятельства. Къ сожалѣнію, въ 70 миляхъ отъ берега, мы испытали въ продолженіи двухъ сутокъ весьма свѣжіе вѣтра отъ NW и NO, при которыхъ принуждены были держаться однѣ сутки подъ глухозарифленными марселями, а другія подъ однимъ гротъ-марселемъ. Затѣмъ вѣтеръ отошелъ къ SW, и я нежелая терять времени и имѣя въ виду прибыть къ сроку въ де-Кастри, воспользовался этимъ вѣтромъ и взялъ курсъ прямо къ Сангарскому проливу. Въ нѣсколькихъ миляхъ отъ него мы еще разъ испытали крѣпкій NW.

На корветѣ все благополучно и поврежденій никакихъ неимѣется.

Съ разрѣшенія посланника нашего при Сѣверо-Американскихъ Штатахъ, на корветѣ находятся, пассажирами изъ Санъ-Франциско до де-Кастри, г. Костромитиновъ съ женою и семью человѣками дѣтей.

По распоряженію военнаго губернатора приморской области Восточной Сибири, переданному мнѣ въ предписаніи бывшаго начальника эскадры, я приобрѣлъ въ Гонулулу для Николаевского порта 1858 галлоновъ китоваго жира, который будетъ доставленъ мною на корветѣ въ де-Кастри.

оф.

5

Сверхъ того, согласно того же распоряженія, я беру отсюда 1200 пудовъ соли въ де-Кастри, и сверхъ того 2000 пудовъ я просилъ командира шкуны «Пурга» доставить въ Новгородскую гавань. Остальная соль до 2000 пудовъ будетъ доставлена на транспортъ «Японецъ».

Рапортъ командира транспорта «Гилякъ», капит.-лейт. Эневиста.

Рейдъ Анжеръ (въ Зондск. проливъ); 8 июля 1862 г.

Отправившись съ ввѣреннымъ мнѣ транспортомъ изъ порта Саймонсъ-бая 29 мая, я направилъ свой курсъ къ Зондскому проливу по общепринятому пути. Свѣжіе попутные вѣтры, доходившіе, болѣею частію, до силы шторма сопровождали транспортъ до 8 іюля и привели на Анжерскій рейдъ. На переходѣ «Гилякъ» выказалъ свои хорошія качества, и я убѣдился, что скрѣпленіе его весьма надежно. На всемъ пути я не встрѣтилъ ничего необыкновеннаго.

Здѣсь, въ Анжерѣ, я намѣренъ закупить лишь нѣсколько живности, зелени и фруктовъ, какъ для команды, такъ и для гг. пассажировъ и офицеровъ, и надѣюсь къ вечеру быть готовымъ продолжать путь.

На транспортъ все благополучно.

Рапорты командира корвета «Рында», кап. 2 р. Сфурса-Жиркевича.

I.

Батавскій рейдъ; 8 іюля 1862 г.

29 мая, въ 11 часовъ утра, корветъ «Рында» отправился изъ Саймонсъ-байскаго рейда подъ парами, имѣя на буксирѣ военный транспортъ «Гилякъ». При выходѣ изъ Фальсъ-бая вѣтеръ сдѣлался отъ NW и далъ возможность транспорту вступить подъ паруса. Въ то же время на корветѣ прекратили пары и также вступили подъ паруса. Начало нашего плаванія сопровождалось весьма неблагоприятными обстоятельствами, а именно: въ продолженіе первой недѣли мы имѣли два шторма отъ OSO и другой NO, потомъ цѣлыя сутки совершеннаго штиля, съ неулегшеюся еще зыбью послѣ шторма. Все это крайне замедляло наше плаваніе. 6 іюня, въ широтѣ 39° 42' S, долготѣ 31° 40' O, съ утра NO вѣтеръ началъ отходить къ NW и хотя потомъ скрѣпчалъ до степени шторма, но намъ попутнаго, и съ этого лишь числа мы начали настоящее плаваніе, какое слѣдовало имѣть въ штормовой полосѣ Индѣйскаго океана, а именно: суточное наше плаваніе уже было отъ 217 до 240 миль; но для корвета было весьма трудно выдерживать почти

черезъ день штормы и съ каждымъ днемъ усиливается волненіе, которое раскачало корветъ до того, что онъ началъ течь до 1 $\frac{1}{2}$ дюйма въ часъ (теперь на якорѣ 1 дюймъ въ часъ). Но что еще главнѣе, вливающаяся чрезъ шпигаты вода и брызги отъ волнъ постоянно покрывали палубу водою на столько, что не успѣвали ее стогнать и команда, при 9° теплоты, начала заболѣвать простудою. Для предупрежденія развитія простудныхъ болѣзней, я нашелъ необходимымъ, по совѣту судоваго врача: увеличить винную порцію, назначивъ въ раздачу въ счетъ штормовыхъ чарокъ по полчаркѣ рому—по утрамъ передъ завтракомъ,—во все время плаванія въ штормовыхъ полосахъ. По счастливому случаю принятая мѣра оказалась дѣйствительною, ибо простудою болѣе не заболѣвали, а прежде заболѣвшіе 5 человекъ, съ вступленіемъ корвета въ тропическія полосы совершенно поправились. Въ настоящее время здоровье команды въ весьма хорошемъ состояніи, больныхъ на корветѣ двое, и оба незначительными наружными болѣзнями, какъ напримѣръ: ноготѣдь и вереда. 18 іюня прошли меридіанъ остров. Св. Павла и Амстердама, а 26 іюня, въ долготѣ 107° 15' широтѣ 36°, начали подниматься на сѣверъ при NW вѣтрѣ, который съ каждымъ днемъ вѣрчалъ и наконецъ въ широтѣ 31° 21', и долготѣ 106° 11' О, гдѣ мы опасались встрѣтить продолжительное затишье, NW вѣтеръ достигъ степени шторма и продолжался слишкомъ трое сутокъ. Съ нимъ мы быстро проскочили штилевое пятно, означенное на картахъ Мори. Какъ въ этотъ штормъ, такъ и въ предшествующіе, особенно важныхъ поврежденій не было, кромѣ того, что въ одинъ изъ штормовъ волненіемъ сорвало коечныя сѣтки съ лѣваго шкафута, и оторвало наружный карнизъ кругомъ всего корвета. Первое, т. е. коечныя сѣтки, какъ только погода позволила, исправили; карнизъ же придется дѣлать въ продолжительную якорную стоянку, и потому я оставляю эту работу до соединенія съ отрядомъ.

Подходя къ тропикамъ, замѣчено было поврежденіе въ камбузѣ, и именно мѣдный листъ надъ топкою, отъ ежедневнаго употребленія прогорѣлъ и пропускаетъ воду на топливо, вслѣдствіе чего камбузомъ опрѣснять воды не могли болѣе какъ 30 ведръ въ продолженіе 19 часовъ, что далеко недостаточно для ежедневнаго расхода. Это непріятное обстоятельство поставило меня въ необходимость уже два раза опрѣснять воду посредствомъ одного изъ паровыхъ котловъ.

Для покупки нужныхъ матеріаловъ къ исправленію камбуза, для вытянутія ослабшаго такелажа за 39 дневное бурное плаваніе, и для пополненія запаса каменнаго угля, весьма необходимаго въ

плаваніи по Китайскому морю, я зашелъ на островъ Яву въ портъ Батавію, гдѣ намѣреваюсь пребыть не болѣе 3 сутокъ, дабы не упустить SW муссона въ Китайскомъ морѣ.

II.

Гонъ-Конгъ; 29 іюля 1862 г.

12 іюля, въ 8 часовъ утра, при совершенномъ штилѣ, ввѣренный мнѣ корветъ «Рында» подѣ парами ушелъ съ Батавскаго рейда, и на другой день, въ полдень, пройдя Гаспарскій проливъ, получилъ весьма слабый SW муссонъ, вслѣдствіе чего на корветѣ были прекращены пары и вступили подѣ паруса. Съ SW муссономъ спокойно проплыли до 23 іюля—широты $15^{\circ} 40' N$, долготы $113^{\circ} 52' O$; здѣсь начались было сильныя шквалы отъ разныхъ румбовъ и замѣчено очень значительное паденіе барометра: все это предвѣщало ураганъ. Однакоже, ожиданія наши не оправдались; но мало-по-малу вѣтеръ, заходя, сдѣлался намъ совершенно противный. Чтобы не потерять времени въ напрасной лавировкѣ, при маловѣтріи, въ ночь съ 23 на 24 іюля корветъ вступилъ подѣ пары, и 26 іюля благополучно прибылъ на Гонъ-Конгскій рейдъ. Здѣсь мы застали корветъ «Богатырь», введенный въ докъ.

За этотъ переходъ отъ Батавіи до Гонъ-Конга, не взирая на чрезмѣрные жары, состояніе здоровья команды было весьма хорошо; больныхъ на корветѣ нижнихъ чиновъ 3, незначительными болѣзнями, и гардемарины Юрковскій простудую.

Сдѣлавши здѣсь запасъ провизіи на 5 мѣсяцевъ, 31 іюля корветъ отправляется въ Хакодате, гдѣ начальникъ отряда намѣревается лично передать приказанія относительно дальнѣйшаго плаванія корвета.

Репортъ командира корвета «Новикъ», кап.-лейт. Скрыплева.

Гонъ-Конгъ; 21 іюля 1862 г.

8 іюля, въ $3\frac{1}{2}$ часа пополудни, съ ввѣреннымъ мнѣ корветомъ прибылъ благополучно въ Гонъ-Конгъ. Переходъ отъ Сингапура до Гонъ-Конга, въ 1500 миль, сдѣлалъ въ 9 дней, при умѣренныхъ попутныхъ вѣтрахъ и подѣ парами; здѣсь я получилъ предписаніе г. начальника эскадры, контръ-адмирала Попова, слѣдовать съ ввѣреннымъ мнѣ корветомъ въ Хакодате. Принявъ на 4 мѣсяца провизіи и $94\frac{1}{2}$ тонна угля, по 16 долларовъ за тонну, 16 числа былъ намѣренъ выйти въ море, но дувшій съ 14 іюля тайфунъ задержалъ корветъ еще на шесть дней. Сильными порывами съ горъ корветъ подрейфовало съ двухъ якорей: вмѣя канату даглиста 50 сажень и запаснаго якоря съ правой 40 сажень, вытравивъ 5 сажень канату,

корветъ остановился недалеко отъ желѣзнаго испанскаго парохода; при перемѣнѣ же теченія не могъ пройти носъ парохода, желѣзною фишъ-балкой котораго поврежденъ у насъ катеръ и сломана передняя лѣвая шлюпъ-балка; но когда пароходъ потравилъ немного канату, тотчасъ же разошлись. Къ вечеру, когда вѣтеръ стихъ, я поднялъ запасный якорь съ сломаннымъ штокомъ. Исправленіе желѣзнаго штока заняло пять дней; катеръ будетъ исправленъ, въ восемь дней, но чтобы мнѣ не дожидаться окончанія исправленія катера, я просилъ командира корвета «Богатырь», взять мой катеръ, самъ же снимаюсь съ якоря.

Во время стоянки въ Гонъ-Конгѣ, въ командѣ показались признаки холерины и простудныя болѣзни; несмотря на сильныя жары, я приказалъ носить теплыя рубашки и спилъ на всю команду флаanelевые набрюшники.

Воды въ корветѣ прибываетъ: на якорѣ по 1 дюйму въ часъ, а въ морѣ до 3 дюймовъ. Въ частномъ адмиралтействѣ S. P. Halles and C^o сдѣланъ вновь штокъ плехтоваго якоря—имѣвшій поперечную трещину, исправленъ стеньговой зельгофъ и перелиты шкивы, гдѣ проходилъ штуртрось.

ВѢДОМОСТЬ ВОЕННЫМЪ СУДАМЪ.

НАХОДЯЩИМСЯ ВЪ ЗАГРАНИЧНОМЪ ПЛАВАНИИ.

(исправлено по 28 сентября).

Названіе судовъ.	Ч и с л о					Командиры.	Гдѣ находятся по послѣднимъ свѣдѣніямъ.
	Пушекъ.	Офицеръ. Гардемар. и Комаук.	Нижнихъ чиновъ.	Служ.			
На пути изъ Восточнаго океана въ Балтику.							
Клнп. Охрѣтчикъ.	6	8	92	150	Е.-Л. Семановъ 2.	20 ноября 1861 г. приб. въ Батавію.	
Въ Восточномъ океанѣ и у береговъ Сибири.							
Корв. Калевала.	15	19	168	250	К.-Л. Давыдовъ 5.	4 іюня наход. въ Дуэ, у Сахалина.	
Корв. Посадникъ.	11	11	154	200	Ф.-А. К. 2 р. Бириневъ 1.	1 іюня перешелъ въ Шанхай изъ Хакодате.	
Клнп. Разбойникъ	6	7	90	150	К-щій Л. Батуриновъ.	5 іюня изъ Шанхайд пошелъ въ Хакодате.	
» Набѣдникъ.	6	8	90	150	К-щій К.-Л. Желтухинъ.	6 мая наход. въ Хакодате.	
» Абрекъ.	5	14	181	300	К. 2 р. Пилкинъ 1.	14 іюня наход. у Дуэ.	
На пути въ Восточный океанъ.							
Корв. Богатырь.	17	28	281	360	К.-Л. Чебышевъ.	29 іюля наход. въ Гонъ-Конгъ.	
Корв. Новикъ.	11	24	168	200	К.-Л. Скрытлевъ.	21 іюля вышелъ изъ Гонъ-Конга въ Хакодате	
» Рында	11	22	168	200	К. 2 р. Сфурса-Жирневичъ.	26 іюля прибылъ въ Гонъ-Конгъ.	
Пар. тран. Гиллиъ.	6	10	40	600	К.-Л. Энkvистъ.	8 іюля приб. въ Анжеръ (въ Зондскомъ проливѣ).	
Шкуна Сахалинъ.	4	7	32	40	» Корниловъ.	23 іюня приб. въ Симонсъ-бай.	

Въ Средиземномъ морѣ.						
Фр. Ген.-Адмиралъ	70	40	757	800	К. 1 р. Штофрейеръ.	24 іюля наход. въ Виллафранкѣ.
Шхуна Песвуане.	4	10	54	60	К.-Л. Антина.	24 іюля находил. въ Виллафранкѣ.
Фрег. Осляби .	45	37	445	360	К. 1 р. Назимовъ.	1 Сент. вышелъ изъ Виллафранки въ Марсель.
На станции въ Кон- стантинополѣ.						
Парох. Инкерманъ	4	6	53	100	Лейт. Кумани 2.	Въ Константи- нополѣ.
Въ распоряженіи ком- мисара Европейско- Дунайской комисси.						
Пар. Алушта.	2	6	53	80	К.-Л. Викорств.	Въ Галацѣ.

ВѢДОМОСТЬ КАПИТАЛАМЪ ЭМЕРИТАЛЬНОЙ КАССЫ

МОРСКАГО ВѢДОМСТВА, КЪ 1-МУ СЕНТЯБРЯ 1862 г.

Суммъ ЭМЕРИТАЛЬНОГО КАПИТАЛА МОРСКАГО ВѢДОМСТВА:	Оставалось къ 1-му августа.		Поступи- ло въ августъ.		Итого.		Израско- довано въ августъ.		Осталось къ 1-му сен- тября 1862 года.	
	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.
Въ деньгахъ	285405	11½	4018	57	289423	68½	281126	6	8297	62½
Въ билетахъ Коммисіи Погашенія долговъ:										
а) 5-го 4% займа . .	775000	»	»	»	775000	»	»	»	775000	»
б) 3 и 6-го 3% займа.	208000	»	»	»	208000	»	»	»	208000	»
в) 4% непрерывно-до- ходныхъ билетахъ . .	564865	»	»	»	564865	»	»	»	564865	»
Въ акціяхъ Россійско- Американской ком- паніи	5850	»	»	»	5850	»	1500	»	4350	»
Въ облигаціяхъ Глав- наго Общества Рос- сійскихъ желѣзныхъ дорогъ	1000000	»	»	»	1000000	»	»	»	1000000	»
Въ Государственныхъ 5% банковыхъ биле- тахъ	1014800	»	»	»	1014800	»	»	»	1014800	»
Итого . .	3853920	11½	4018	57	3857938	68½	282626	6	3575312	62½
Въ томъ числѣ:										
Деньгами	»	»	»	»	»	»	»	»	8297	62½
Билетами	»	»	»	»	»	»	»	»	3567015	»

Примѣчанія: 1) Наличныя деньги эмеритальной кассы хранятся и свидѣтельствуются съ суммами казначейства морскаго министерства.

2) Принадлежащіе Эмеритальной кассѣ билеты, облигаціи и проч. денежные цѣнности хранятся въ особомъ сундукѣ, въ общей кладовой, и по освидѣтельствованіи 17 сего сентября оказались въ цѣлости.

Подписали: Статсъ-Секретарь Князь Оболенскій, Генералъ-Лейтенантъ Терентьевъ, Дѣйствительный Статскій Совѣтникъ Глбцовъ, Статскій Совѣтникъ Шульцъ, Тайный Совѣтникъ Розенбергъ, Генералъ-Маіоръ Роде, Дѣйствительный Статскій Совѣтникъ Тизенгаузенъ, Капитанъ 1 ранга Воеводскій, Капитанъ 1 ранга Жандръ и Капитанъ 1 ранга Горковенко.

Исправляющій должность начальника казначейства, В. Хитрово.

Рапортъ начальника Балтійской обѣмки, Генералъ-маіора Борисова.

Або; 8 августа 1862 г.

Командиръ винтовой лодки «Лѣвій», капит. 2 р. Шернкрейцъ, рапортомъ отъ 6 августа, донесъ, что въ 10 часовъ 45 минутъ утра 6 августа, при самомъ тихомъ N и малой зыби, имѣя лодмана Югана Чельберга, на пути отъ маяка Утѣ къ промѣру, имѣя лодманскаго фарватера, лодка перескочила черезъ неизвѣстный подводный камень*. Желѣзная килевая полоса длиною 18 футъ съ частію фалшвили завязла въ одной изъ щелей камня, по цотомъ выпута изъ воды. Течи и поврежденій не оказалось. Камень находится отъ маяка Утѣ на SO 65° по правому компасу, въ 13¼ мильхъ.

Капитанъ 2 ранга Шернкрейцъ просилъ разрѣшенія моего идти въ Гельсингфорсъ для осмотра лодки на плавучемъ докѣ. Но такъ какъ промѣрные работы производятся всегда въ благопріятную погоду и лодка не удаляется далеко отъ береговъ, и всегда, при наступленіи свѣжаго вѣтра, можетъ укрыться въ какой-либо бухтѣ, то я не нашелъ необходимымъ согласиться на требованіе командира, и приказалъ ему продолжать промѣрные работы.

Рапортъ командира Свеаборгскаго порта, капитана 1 ранга Рудакова.

Гельсингфорсъ; 10 августа 1862 г.

Командиръ винтовой лодки «Хвать», отъ 24 прошлаго іюля донесъ, что 23 числа того же мѣсяца, снявшись съ вѣренною ему лодкою съ Улеаборгскаго рейда, и на пути къ Пудосу, имѣя вольнонаемнаго лодмана, пройдя знакъ Лайтакари, въ разстояніи отъ него на NO въ полутора мильхъ, всталъ на 7 футовую банку, при чемъ вышибло руль съ петлей. Послѣ 2 часовой усиленной работы, лодку удалось стащить съ мели, вставить руль и отправиться далѣе. Отъ этого случая повидимому нѣтъ никакихъ поврежденій и вода въ трюмѣ не прибываетъ.

ПРИЕМНЫЙ ЭКЗАМЕНЪ ВЪ МОРСКОЙ АКАДЕМІИ.

При обсужденіи вопроса о порядкѣ приемнаго экзамена для желающихъ поступить слушателями въ академическій курсъ морскихъ наукъ, совѣтъ профессоровъ, принимая во вниманіе, что объявленіе объ открытіи курса послѣдовало въ нынѣшнемъ году слишкомъ поздно, такъ что офицеры, получившіе воспитаніе въ штурманскомъ училищѣ, не имѣли случая ознакомиться съ начертательною геометриєю и теоретическою механикою даже и въ томъ объемѣ, въ какомъ эти предметы преподаются въ морскомъ корпусѣ, постановили слѣдующее:

1) Приемный экзаменъ изъ начертательной геометріи въ нынѣшнемъ году требованъ не будетъ.

2) Приемный экзаменъ изъ теоретической механики будетъ требоваться въ объемѣ тѣхъ приложений, какъ этотъ предметъ изложенъ въ 1 части физики г. Ленца для гимназій.

3) Приемный экзаменъ предполагается начать 2 октября, а кончить около 15-го.

4) Достоинство приемнаго экзамена будетъ оцѣняемо баллами, при чемъ полный баллъ назначенъ 12, а для приема въ число слушателей, требуется не менѣе 8-ми по каждому предмету.

5) Получившіе отъ начальства позволеніе держать приемный экзаменъ приглашаются въ канцелярію морскаго корпуса 1 октября, въ 12 часамъ утра, для полученія экзаменнаго росписанія.

Распределение дней и часовъ экзамена.

Предметы.	числа октября.	часы начала экзамена.	Гг. экзаменаторы.
Алгебра.	2-го и 4-го	9 час.	{ В. Я. Буняковский. С. О. Бурачекъ. А. Н. Шульгинъ.
Плоская и Сферическая тригонометрія.	6-го и 8-го	9 час.	{ А. Н. Савичъ. Р. П. Греве. П. П. Вальрондъ.
Аналитическая геометрія.	9-го и 10-го	10 час.	{ Г. И. Сомовъ. А. П. Епанчинъ. А. Н. Шульгинъ.
Физика и механика.	11-го и 12-го	11 час.	{ Л. И. Шренкъ. Н. Н. Тиртовъ. И. П. Акимовъ.

III

НЕОФИЦИАЛЬНЫЙ ОТДѢЛЪ

ПОѢЗДКА ПО ДНѢСТРУ.

(Продолженіе). (*)

VIII.

Кто путешествуетъ по Днѣстру, начиная отъ верховьевъ до Лимана, тому нельзя не восхищаться красотою мѣстоположенія, а встрѣчая поминутно то великолѣпные, то дикіе и угрюмые пейзажи, чрезвычайно трудно отрѣшиться отъ желанія передать читателямъ свои впечатлѣнія. И вотъ, сообщая и приводя въ порядокъ свои путевыя замѣтки, съ грустью видишь, какъ все это однообразно, и выпускаешь цѣлыя страницы, которыя могли бы быть интересны въ отдѣльной статьѣ, но отъ частаго повторенія которыхъ, на читателя легко можетъ напасть скука и онъ вправѣ заподозрить автора въ угощеніи одними общими мѣстами. Что касается лично меня, въ продолженіе долговременнаго путешествія по днѣстровскимъ бережьямъ, я съ особеннымъ удовольствіемъ любовался живописными видами и незнаю почему они казались мнѣ всегда новыми и разнообразными, хотя вездѣ тотъ же лѣсъ, тѣже скалы, тѣже разбросанныя въ безпорядкѣ деревни. Не оттого ли красоты природы дѣйствовали такъ успокоительно на мою душу, что быть народа не представлялъ ничего отраднаго и что всматриваясь глубже въ жизнь добродушнаго племени, которое, населяя плодородную страну, терпитъ недостатки и нужду по своей общественной обстановкѣ,

(*) М. Сб. 1862 г. № 6.

идешь бывало въ окрестность забыться подъ ропоть волны, подъ шумъ уединеннаго лѣса. Но читателю нѣтъ дѣла до личныхъ впечатлѣній путешественника; ему нужны не описанія природы, къ которымъ впрочемъ туристы часто прибѣгаютъ для наполненія страницъ, а подавай картины быта со всѣми подробностями, да и эти подробности укладывай такъ, чтобъ онѣ не лишены были занимательности. Не знаю, многимъ ли изъ читателей приходится на мысль, во первыхъ какое разнообразіе представляютъ села и деревни, въ нашемъ отечествѣ а во вторыхъ и то обстоятельство—сколько иногда занимательныхъ вещей приходится опускать, когда дѣло коснется фактовъ, хоть и совершающихся, но не такъ какъ имъ слѣдовало бы совершаться. Есть конечно уловка для приданія разнообразія какому угодно путешествію,—это присочинить малую толику, но я никогда не прибѣгалъ къ подобнаго рода ресурсамъ и лучше считаю прослыть скучнымъ разскащикомъ, нежели описывать небывалыя вещи въ надеждѣ что никто не пойдетъ меня контролировать по глухимъ отдаленнымъ захолустьямъ.

Блуждая по Новороссійскому краю и Бессарабіи, я постоянно справлялся съ Новороссійскимъ календаремъ, въ которомъ постоянно каждый годъ помѣщаются свѣдѣнія о мѣстностяхъ болѣе или менѣе замѣчательныхъ въ древности. Конечно свѣдѣнія эти не отличаются полнотою, однако все же онѣ знакомятъ путешественниковъ съ исторіей края и даютъ возможность взглянуть своими глазами на какой-нибудь памятникъ старины, который легко можетъ быть пропущенъ при разѣздахъ, тѣмъ болѣе что мѣстные жители не всегда сообщаютъ о существованіи вблизи, положимъ какого-нибудь камня, для нихъ совершенно неинтереснаго. Пробѣгая еще въ Атакахъ повременный календарь я увидѣлъ, что на половинѣ пути оттуда къ Сорокамъ, не вдалекѣ отъ большой дороги, стоитъ памятникъ Жолкѣвскому, погибшему подъ Цецорой въ сраженіи съ турками въ 1620 году.

Жолкѣвскаго я зналъ по исторіи, но никогда мнѣ не приходилось прежде слышать, что соотечественники поставили ему памятникъ, и потому хоть я и не слѣдовалъ на почтовыхъ, но рѣшился, кочуя по береговымъ селеніямъ, не пропустить случая взглянуть на уединенный монументъ въ полѣ, если бы мнѣ пришлось сдѣлать хорошую прогулку пѣшкомъ, такъ какъ у меня

было вдоволь свободнаго времени. Со мной было нѣсколько польскихъ сочиненій, относящихся и къ этой мѣстности, и этой эпохѣ, и я предположилъ на первомъ же ночлегѣ отъ Атакъ подготовить себя чтеніемъ для знакомства съ личностью гетмана и съ исторіею битвы, стоившей ему жизни на поляхъ Цецоры. Такимъ образомъ, имѣя хоть что нибудь въ виду на другой день и потомъ, разсчитывая посмотрѣть днѣстровскіе пороги и царство табаку въ окрестностяхъ города Сорокъ, я безъ сожалѣнія покинулъ Атаки, и отправивъ вещи свои на обывательскихъ въ с. Аріанешты за двѣнадцать верстъ,—самъ съ ружьемъ за плечами и съ маленькимъ проводникомъ, пустился по образу пѣшаго хожденія береговой дорогой надъ Днѣстромъ—общая себѣ отличную прогулку и великолѣпный аппетитъ, который не могъ не явиться ко мнѣ послѣ такого моціону.

Было часовъ шесть утра, когда я вышелъ изъ своей квартиры и, по случаю базарнаго дня, принужденъ былъ съ трудомъ пробираться сквозь толпы поселянъ, загромоздившихъ дорогу по нижней улицѣ своими повозками. Вокругъ суетилось вдвое большее количество евреевъ мѣстныхъ и могилевскихъ, которые считаютъ обязанностью пересмотрѣть всѣ деревенскія произведенія, иному совершенно ненужныя, а такъ собственно, изъ любви къ искусству. Есть впрочемъ евреи, которые покупаютъ все, что подвертывается подъ руку, особенно неусвоившіе еще спеціальной торговли, но почувствовавшіе силы и возможность нажить копѣйку. Такой еврей обыкновенно, захвативъ съ собою весь свой наличный капиталъ, идетъ или ѣдетъ за нѣсколько верстъ на базаръ, безъ всякой опредѣленной цѣли, строя цѣлую дорогу воздушные замки. Отправляется онъ до разсвѣта, торопясь предупредить собратовъ, спекулянтовъ, разумѣется всеоружіемъ уловокъ и пріемовъ самаго хитраго надувательства. И зрѣніе и слухъ и обоняніе развиты у него въ высшей степени, такъ что онъ еще издали узнаетъ съ какимъ продуктомъ ѣдетъ крестьянинъ и между тѣмъ ловить вокругъ отдѣльныя фразы другихъ евреевъ, извлекая изъ послѣднихъ свою пользу. Нѣсколько специалистовъ не успѣютъ еще сдѣлать стачку относительно пѣшнго того или другаго предмета, а уже ловкій спекулянтъ юркнулъ въ какой-нибудь переулочекъ, забѣжалъ впередъ, овладѣлъ извѣстнымъ продуктомъ и получаетъ барышъ со своихъ же собратовъ. Поку-

паетъ онъ положимъ кукурузу, но замѣтивъ, что къ базару подъѣзжаетъ возъ, на которомъ лежитъ нѣсколько паръ курей, онъ, не окончивъ спора, суетъ продавцу кукурузы какой-нибудь двугривенный въ задатокъ, а самъ въ три прыжка очутился возлѣ вновь пріѣзжей крестьянки и съ видомъ знатока щупаетъ куръ и входитъ въ переговоры. Въ это время, ругаясь страшнымъ образомъ, молдаванинъ проводитъ мимо упрямую корову, которая упираясь машетъ хвостомъ и головой, и уже два еврея заинтересованы ея покупкой. Спекулянтъ живо даетъ гривеникъ задатка владѣлицѣ куръ и вступаетъ въ конкуренцію, рассчитывая или пріобрѣсть корову, или сорвать со своихъ отступного, какъ дѣлывали въ прежнее блаженное время откупщики на торгахъ, разумѣется въ гораздо большемъ размѣрѣ. Честность крестьянъ служить ему гарантіей во-первыхъ въ цѣлости его задатка, а во-вторыхъ и въ томъ что ни кукуруза, ни куры не уйдутъ отъ его рукъ, потому что добродушный молдаванинъ или руснакъ, получившіе задатки, считаютъ безчестнымъ сдѣлку съ другими покупателями. Между тѣмъ, пока спекулянтъ выдѣлываетъ свои штуки, первоначальный жаръ коммерціи охлаждается, евреи мигомъ накупили порядочное количество разныхъ продуктовъ. Тогда, зная очень хорошо топографію базара, спекулянтъ начинаетъ обходить возы, гдѣ онъ оставилъ задатки. Но вы думаете отъ плотить деньги, беретъ товаръ,—и дѣло съ концомъ? Нисколько. Онъ преспокойно начинаетъ торговаться и непременно еще выжметъ нѣсколько копѣекъ. Напрасны представленія крестьянина, что они уже сошлись въ цѣнѣ, еврей ничего слышать нехочетъ, онъ преспокойно отговаривается тѣмъ, что не разслушалъ, поспѣшая къ другому возу. Продавецъ ругается, а между тѣмъ онъ упустилъ уже выгодныхъ покупателей, и такимъ образомъ спекулянту достается товаръ по выгодной цѣнѣ, за который онъ непременно получитъ порядочные барыши. Хотя для меня и не были новы подобныя сцены, однако я любилъ толкаться по базарамъ, гдѣ легче всего изучаются нравы и обычаи. Меня всегда занимало и то еще обстоятельство, что по губерніямъ, въ которыхъ разрѣшено жить евреямъ и гдѣ разумѣется вся торговля находится въ рукахъ послѣднихъ, поселяне, имѣя столько случаевъ и столкновений съ евреями, не учатся въ свою очередь разнымъ продѣлкамъ и сохраняютъ не-

возмутимую честность. И руснакъ и молдаванинъ очень хорошо знаютъ что ихъ обмѣриваютъ, обвѣшиваютъ и обсчитываютъ. Положимъ имъ извѣстно, что кромѣ евреевъ нѣтъ покупателей на ихъ произведенія; положимъ бѣдняки остерегаются по возможности отъ плутней, а между тѣмъ не было еще или покрайней мѣрѣ не попадалось мнѣ случаевъ, гдѣ поселянинъ старался бы неисполнить самаго тягостнаго для себя условія, иногда вынужденнаго горькой необходимостью. При выходѣ изъ мѣстечка я натолкнулся на сцену, которая подкрѣпляетъ мысль только что высказанную. У крайняго дома, гдѣ мнѣ нужно было поворачивать на лѣво,—стояла повозка, запряженная тощей дрянной лошадежкой, на которой сидѣлъ бѣдно одѣтый крестьянинъ съ лѣваго берега и потупивъ глаза, помахивалъ кнутикомъ, лаконически отвѣчая высокому еврею, который облокотясь о повозку истощалъ передъ нимъ краснорѣчіе. Я сѣлъ тутъ же на камнѣ и закурилъ папироску.

— Тыжъ мнѣ виновать (долженъ)? спрашивалъ онъ.

— А виновать.

— И повиненъ отдать.

— А повиненъ: я не беру безъ отдачи.

— Ты сказалъ: умолочу пшеницы и привезу.

— Та я же такъ и сдѣлалъ.

— Нѣтъ, Омелько (Емельянъ), не такъ дѣлають честные люди.

— Не знаю.

— А я знаю. Тебѣ нужны были гроши (деньги). Такъ?

— А уже жъ нужны.

— Ну ты пришолъ ко мнѣ?

— Пришолъ.

— И говоришь: Лейба, позычь мнѣ два кербеля! Такъ?

— Такъ.

— А я что говорю?

— Ну ты сказалъ, дай заставу (закладъ).

— Ага, помнишь. А что ты сказалъ на это?

— Что я сказалъ? Говорилъ: нѣтъ заставы.

— А! Ну!

— И больше ничего.

— Неправда, Омелько, Богъ покараетъ за неправду. Ты говорилъ: Лейба, поратуй спаси: меня тянутъ за подушное.

— И правда, меня тянули...

— Видишь! Ну я и говорю: не дамъ. А ты говоришь: я смолочу пшеницы и привезу.

— Что-жъ, сказалъ.

— А я пожалѣлъ тебя, зная твою нужду—и сторговался за пудъ...

— Тогда была такая цѣна.

— Ты опять за свое.

— Какой ты чудакъ, Лейба, подумай—какъ вздорожала пшеница...

— Мнѣ дѣла нѣтъ. Я тебѣ давалъ деньги.

— Я и отдамъ.

— Отдашь. А еслибъ я не вызволилъ, что было бы съ тобою...

— Отвяжись ты отъ меня...

— Ну теперь и отвяжись! Развѣ деньги полова? И развѣ такъ дѣлаютъ честные люди?

— Какъ?

— Да такъ. Обѣщаль смолотить пшеницу и привезти.

— Я и привезъ.

— Да только не въ Могилевъ, а въ Атаки. Нѣтъ, знать Омелько, Богъ тебя накажетъ.

— Да ты подумай—почемъ мы сторговались и почемъ теперь..., я лучше дамъ тебѣ камату (процентъ)..

— А какую ты дашь камату? спросилъ еврей, и глаза его заблестали.

— Дамъ два злота...

— Бога ты небоишься—два злота, за три мѣсяца! Да знаешь ли ты, что я нажилъ бы уже рубль на рубль за это время. Видишь съ чѣмъ подѣхалъ! Это у васъ такъ дѣлаютъ по христіански.

— Да развѣ же я отказываюсь отъ долга...

— А вспомни, какъ ты божился, а?..

— Омелько видимо смѣшался и перемѣнилъ тонъ...

— Эхъ Лейба, да вѣдь и тебѣ грѣхъ обижать меня.

— Я тебя не обижаю, а ты подай мнѣ мою пшеницу...

— Вѣдь я заработалъ бы себѣ на сапоги, а то видишь—переды каши просить.

И Омелько протянулъ ногу, которая дѣйствительно была обута въ какія-то обноски.

— Ну, слушай, я человѣкъ, не собака;—я тебѣ поставлю око доброй гарѣлки, мнѣ Шмудль по знакомству отпустить.

• Омелько почесался въ затылкѣ.

— А тамъ и въ другой разъ придется до крута, продолжалъ еврей—куда же ударишься съ просьбой какъ не къ Лейбѣ...

— Оно такъ, да что дома скажутъ...

— А дома какое дѣло?

— Нѣтъ соли ни крошки.

— Я тебѣ позычу четвертку (четверть пуда). Послушай Омелько, будь честнымъ человѣкомъ.

И вѣроятно замѣтивъ на лицѣ своего собесѣдника—готовность исполнить вынужденное обѣщаніе, Лейба схватилъ за узду лошаденку и уже поворачивалъ ее. Омелько слабо сопротивлялся. Въ это время подошли два еврея, издали наблюдавшіе эту сцену, но Лейба энергически закричалъ на нихъ и быстро повлекъ жертву свою къ переправѣ.

Занятый предшествовавшимъ разговоромъ, я и незамѣтилъ, что проводникъ мой отлучился и когда я всталъ съ камня, намѣреваясь отправиться въ путь, мальчуганъ мой бѣжалъ вдали по улицѣ, поминутно оглядываясь. Народъ не обращалъ на это вниманія, но скоро по слѣдамъ моего проводника показались два или три мальчика, съ ужасными криками, и близъ стоявшіе евреи начали тревожно осматриваться. Проводникъ добѣжалъ прямо ко мнѣ и остановился, едва переводя духъ. Не успѣлъ я спросить его о причинѣ отлучки, какъ явились еврейскіе мальчики, въ сопровожденіи нѣсколькихъ взрослыхъ своихъ единоплеменниковъ, изъ которыхъ у одного въ рукахъ была порядочная хворостина. Изъ бѣглаго разговора по молдавски я ничего не могъ понять и потому просилъ еврея, постарше, разъяснить мнѣ дѣло на языкахъ русскомъ или польскомъ. Оказалось, что проводникъ, пользуясь моимъ отдыхомъ, побѣждалъ недалеко купить себѣ какого-то лакомства и, какъ говоритъ онъ, нашелъ на дорогѣ, а по словамъ еврейскихъ мальчиковъ, отнял у одного изъ нихъ три копѣйки. Вслѣдствіе этого произошла ссора, окончившаяся дракою, изъ которой молдаванъ вышелъ побѣдителемъ, что подтверждалось разорваннымъ жилетомъ одного противника и плачевнымъ состояніемъ фізіономіи другаго. Обѣ стороны доказывали свою невинность и, повидимому, на сторонѣ

евреевъ было больше справедливости, потому что, кромѣ двухъ побитыхъ и замѣшанныхъ въ дѣлѣ, явились еще три свидѣтеля. Между тѣмъ, молдаванъ крѣпко стоялъ на своемъ, что нашель три копѣйки и, твердо полагаясь на мою защиту, дразнилъ мѣдной монетой своихъ непріятелей.

— Чего же вы хотите? спросилъ я у еврея, вступившаго со мною въ переговоры.

— Хотимъ наказать разбойника.

— Въ первыхъ, любезнѣйшій, проступокъ моего проводника не доказанъ, а во вторыхъ, если бы и дѣйствительно онъ отнялъ три копѣйки, то вы наказывать своимъ судомъ не имѣете права. У него есть родители. Но мнѣ некогда, не лучше-ли кончить дѣло миролюбиво.

— За что же онъ прибилъ?..

— И меня били, бойко отвѣчалъ черноглазый мальчуганъ— видишь ихъ двое...

Желая поскорѣе покончить сцену, я предложилъ обиженнымъ по пятачку, но враги не помирились, и общали, при случаѣ, перевѣдаться. Пустившись въ дорогу, я хотѣлъ вывѣдать у своего проводника чистую правду и при этомъ, разумѣется, почерпнуть что нибудь изъ дѣтскаго быта. Вообще, въ деревняхъ я у дѣтей приобрѣталъ большую популярность, которая достается такъ легко ласковымъ словомъ и какимъ нибудь грошевымъ пряникомъ. Мой проводникъ забожился и перекрестился, что нашель три копѣйки, но когда онъ подымалъ монету съ земли, къ нему подбѣжали два еврейскихъ мальчика и начали оспаривать право на дѣлежъ добычи. Молдаванъ не соглашался, конкуренты приставали,—и онъ, чтобъ покончить, вступилъ съ ними въ драку. Случай этотъ заставилъ моего проводника, который бойко говорилъ по руснацки, передать мнѣ нѣсколько эпизодовъ изъ своей жизни, и я убѣдился, что еврейскія дѣти не только не ведутъ знакомства, или не вступаютъ въ игру съ дѣтьми туземцевъ, а напротивъ, стараются, при малѣйшей возможности, сдѣлать другъ другу пакость и нерѣдко выходятъ на побоище. Обыкновеннымъ поводомъ къ ссорѣ, какъ водится, служатъ бранныя слова, непріятныя каждому племени, и именно съ этой цѣлью изобрѣтаемыя, которыхъ, конечно, въ простонародьи, какъ у взрослыхъ, такъ и у дѣтей, многое множество.

Кромѣ этого, молдаване еще дразнятъ евреевъ особеннымъ способомъ, вѣроятно перенатымъ отъ русиновъ. Стоитъ только свернуть треугольникомъ полу платя и показать еврею, особенно между дѣтьми, какъ послѣдній выходитъ изъ себя, потому что подобный треугольникъ изображаетъ свиное ухо. Но молдаванскимъ дѣтямъ приходится иногда жутко; можетъ быть они и болѣе задиричивы и всегда зачинщиками въ ссорахъ, но дѣло въ томъ, что взрослые евреи вмѣшиваются постоянно. Довольно еврею по улицѣ закричать «гвалтъ!» равносильное нашему: «карауль!» какъ въ нѣсколько минутъ соберется порядочная толпа единоплеменниковъ,—и поэтому и дѣти ихъ прибѣгаютъ къ подобному средству, если не могутъ одолѣть противниковъ. Хорошо, если молдаване успѣютъ скрыться во время, а то имъ частенько достается, что, впрочемъ, не мѣшаетъ шалунамъ, при первой же возможности, возобновлять нападеніе. Мой проводникъ однакоже, былъ, покрайней мѣрѣ, лѣтъ двѣнадцати, и когда онъ передавалъ мнѣ свои подвиги—идя по дорогѣ, я началъ стыдить его и доказывать, что въ его годы надобно бы подумать о какой нибудь работѣ, а не о дракѣ съ евреями, которые такіе же люди и проч.

— Нѣтъ не такіе, отозвался мальчуганъ, серьезно качая головою.

— Ты ошибаешься...

— Да развѣ же они вѣрують въ Христа.

— Конечно не вѣрують.

— Такъ чего же вы хотите. У нихъ и игрушки совсѣмъ другія, и какой есть самый маленькій, а уже умѣетъ мошенничать.

Очевидно, что мальчуганъ повторялъ слышанное отъ взрослыхъ, но мнѣ все-таки хотѣлось подѣйствовать на него примиряющимъ образомъ.

— Вѣдь если бы вы не затрогивали еврейскихъ дѣтей, сказалъ я, не насмѣхались надъ ними, они, вѣроятно, съ удовольствіемъ играли-бы съ вами.

— Какъ же! Они будутъ играть до тѣхъ поръ, пока выманять у тебя послѣдній грошъ, если есть, а тамъ сейчасъ поды-

муть на смѣхъ. Вы думаете, что оба жиденка, которымъ вы дали денегъ, забудутъ мои три копѣйки. Они засядутъ гдѣ нибудь за камнемъ и будутъ ожидать пока ворочусь назадъ.

— Значить могутъ отнять.

— Чорта съ два! Я приѣду завтра съ кѣмъ нибудь изъ Аріанештъ, а если не случится, то пройду горою мимо батарей.

Сколько мнѣ кажется, то все это стремленіе, очень, разумѣется, похвальное, къ сближенію туземцевъ съ евреями, гесъма не скоро еще принесетъ благотворные результаты, потому, если образованные евреи и пойдутъ навстрѣчу къ тѣмъ образованнымъ людямъ, то масса, какъ съ той, такъ и съ другой стороны, не имѣя даже понятія объ этомъ сближеніи, надолго останется на степени вѣковой непріязни, вошедшей въ плоть и кровь—и поддерживаемой житейскими выгодами. Отрѣшимся отъ всякихъ запасныхъ мыслей и безпристрастно взглянемъ на отношенія у насъ еврейскаго племени къ туземному въ простомъ классѣ народа, и мы увидимъ, что никакіе гуманные журналы, предпринимаемые съ цѣлью сближенія, не достигнутъ желаемого результата. Нашъ крестьянинъ вообще, и молдованинъ напирѣвъ въ особенности, безграмотенъ, а евреи, живущіе по деревнямъ мелкой торговлей и спекуляціями, не отстанутъ отъ своихъ привычекъ, дающихъ имъ возможность существовать съ семействомъ, какъ бы краснорѣчиво ни проповѣдывали передовые люди о честности, любви къ ближнему и проч. Стремленіе къ прогрессу, высказавшееся въ послѣднее время, безъ сомнѣнія принесетъ и принесло уже громадную пользу въ средѣ евреевъ, поддающихся общечеловѣческому образованію, и современемъ окажетъ еще больше благотворнаго вліянія. Можно даже утверждать, что и наши высшій и средній классы въ послѣдніе годы ослабили въ себѣ историческую антипатію къ евреямъ, при видѣ многихъ почетныхъ личностей изъ этого племени. Но нашъ простолюдинъ, при своей неразвитости и при своемъ невѣжествѣ, а еврейскій—при своемъ фанатизмѣ и при особенно выработавшемся спекулятивномъ духѣ—нескоро увидятъ другъ въ другѣ «ближняго». И не говорю объ украинцѣ, издавна питающемъ ненависть къ евреямъ, но посмотрите на молдаванъ, которые не имѣли историческихъ причинъ видѣть въ евреѣ исконнаго врага, и вы увидите какая бездна лежитъ между этими племенами, и легко убѣди-

тесѣ, что этимъ тысячамъ еврейскихъ семействъ, наполняющимъ городки и мѣстечки, не съ руки проповѣдуемый прогрессъ, когда надо выбирать между прокормленіемъ семействъ извѣстными продѣлками—и голодомъ. Я не слѣдилъ за всѣми статьями ученыхъ и образованныхъ евреевъ и незнаю ставили ль они этотъ вопросъ съ моей точки зрѣнія, но полагаю, что человѣку, знакомому напримѣръ хоть съ бытомъ Бессарабіи, не можетъ онъ представляться иначе. Мы выдѣлимъ изъ массы евреевъ личности, пріобрѣвшія какое-нибудь состояніе и позволимъ себѣ даже предположеніе, что личности эти, усвоивъ мысли образованныхъ единоплеменниковъ, пойдутъ отнынѣ другими путями къ разширенію своего матерьяльнаго благосостоянія. Но что будутъ дѣлать тѣ многочисленные евреи, которые богатые только большими семействами, гнѣздятся по городамъ, мѣстечкамъ и селеніямъ, должны пріобрѣтать столько, чтобы прокормить, одѣть и обуть дѣтей и уплачивать исправно подати. У такихъ евреевъ въ рукахъ или ремесло или мелочная торговля. Ремесленникъ въ какомъ-нибудь захолустьѣ, при всей добросовѣстности, заработаетъ очень не много, да и торговлей, ведя ее на честныхъ началахъ, пріобрѣтетъ не Богъ знаетъ что, и потому единственное пока для него средство—плутни и обманъ на счетъ темнаго туземнаго простонародья. Мнѣ кажется, единственный способъ къ сближенію племенъ и къ гуманизированію массы евреевъ заключается въ дозволеніи послѣднимъ селиться по всей имперіи. Племя это обладаетъ въ высшей степени торговыми способностями и умѣетъ пользоваться малѣйшимъ случаемъ наживать копѣйку. Почему же, если признается это племя вреднымъ для великорусскихъ губерній, ему дано право обитать на югѣ и западѣ? Если пребываніе евреевъ зло, то за чѣмъ же ему предоставлена одна только половина имперіи? Предположивъ присутствіе еврея вреднымъ—небудетъ ли справедливѣе раздѣлить этотъ вредъ поровну на всѣ области имперіи, и тогда со временемъ онъ уменьшится самъ по себѣ. А между тѣмъ съ дозволеніемъ евреямъ селиться гдѣ угодно, много пролетаріевъ вышли бы охотно на новыя мѣста, разнеся съ собою духъ предпріимчивости и промышленности и мало по малу, теряясь въ большинствѣ новыхъ элементовъ, усвоивали бы и другія начала, забывая многіе недостатки, свойственные конечно и прочимъ пле-

менамъ, но приписываемые обыкновенно еврейскому. Евреи отличные конкуренты, и тамъ гдѣ они появляются, товары тотчасъ же дѣлаются дешевы, въ силу того простаго правила, что малый процентъ, при болѣе частомъ оборотѣ капитала, даетъ значительнѣйшую выгоду, нежели огромные проценты, если капиталъ лежитъ мертвымъ и ожидаетъ большихъ барышей. Послѣднему способу слѣдуютъ наши торговцы въ провинціи, и потому дѣла ихъ никакъ немогутъ сравниться съ дѣлами еврейскаго купечества. Самый наглядный и безспорный фактъ у насъ передъ глазами. До 1830, кажется, года Кіевъ, по дешевизнѣ и удобствамъ стоялъ наравнѣ съ прочими губернскими городами западнаго края и даже превосходилъ ихъ, потому что въ немъ бываетъ громадный приливъ посторонняго народа, особенно лѣтомъ. Генераль-губернаторъ графъ Левашовъ исходатайствовалъ повелѣніе изгнать евреевъ изъ Кіева, и чрезъ какихъ-нибудь десять лѣтъ дороговизна сдѣлалась ощутительною, а черезъ двадцать, въ Кіевѣ жить было уже гораздо дороже, нежели въ Петербургѣ. Относительно лавочной торговли—я не нахожу разницы между нашими и евреями, и укорять послѣднихъ въ плутняхъ и мошенничествѣ было бы несправедливо, если тѣми же эпитетами не назвать и значительное большинство нашихъ лавочниковъ. А что касается провинціальныхъ ремесленниковъ, я всегда отдамъ преимущество евреямъ, которые всегда сдѣлаютъ все и лучше и дешевле. Съ ними только надо умѣть торговаться. Впрочемъ, я полагаю, каждому извѣстно, какъ и нашъ православный людъ запрашиваетъ и не только въ провинціи, но въ самой столицѣ, гдѣ за вещь стоящую гривенникъ, не задумавшись попросить у васъ рубль и, при вашей усиленной настойчивости, возьмутъ настоящую цѣну, истощивъ весь запасъ божбы и всевозможныхъ заклятій. Возвращаясь къ мысли сближенія этихъ двухъ племенъ, мнѣ кажется, насколько я понимаю это дѣло, оно въ настоящемъ представляетъ чистѣйшую фантазію—пока не проникнетъ въ обѣ массы хоть какое нибудь просвѣщеніе и пока экономическіе интересы областей не примутъ другаго направленія.

Довольно прожить нѣсколько времени на мѣстностяхъ, обитаемыхъ евреями, довольно присмотрѣться къ настоящимъ отношеніямъ послѣднихъ къ туземцамъ, чтобы видѣть всю глубину уто-

пи о возможности какой-то братской пріязни—между племенами, изстари враждебными другъ другу. Конечно дѣйствовать въ этомъ смыслѣ необходимо и дѣйствовать энергически съ цѣлью принести пользу потомкамъ, вѣроятно не очень близкимъ, и каждый благомыслящій органъ и каждый честный литераторъ обязанъ проводить примиряющія идеи,—но на самыхъ гуманныхъ и дѣльныхъ статьяхъ основывать надежды на скорое искорененіе какъ дурныхъ качествъ, привитыхъ Богъ знаетъ съ которыхъ поръ, такъ и племенныхъ расчетовъ, значить не знать ни того ни другаго народа. Заводите школы, просвѣщайте тайныя массы, показывайте на дѣлѣ примѣры терпимости и гуманности, дѣствуйте на грубую оболочку предрасудковъ проведеніемъ здоровыхъ понятій въ формѣ доступной простолюдину—и главное добейтесь, чтобъ онъ вѣрилъ въ искренность вашихъ стремленій, въ искренность желанія добра ему и его интересамъ: тогда внуки наши будутъ приближаться къ такому идеалу, и трудъ вашъ принесетъ пользу сторицею. Все прочее будетъ похоже на холостые выстрѣлы по воробьямъ. Мы изгнали слово жидъ изъ печати—это правда, но я не знаю всѣ ли мы перемѣнили и прежнее мнѣніе объ этомъ народѣ,—а простолудинъ нашъ не сдѣлалъ ни того ни другаго. Да и на какомъ основаніи онъ это сдѣлаетъ: ни онъ, ни еврей, съ которымъ не прекращаются его сношенія, нисколько не измѣнились послѣ многихъ очень хорошихъ статей, по естественной причинѣ, что ни тотъ ни другой не знаютъ о существованіи этихъ статей, которыя «не при нихъ писаны». Передовые евреи пошли путемъ цивилизаціи и жалѣютъ только человѣка, несмотря на его религію. Но много ли такихъ евреевъ, а масса все смотритъ на христіанина съ фанатической точки зрѣнія и, не стѣсняясь ничѣмъ, пользуется простотой нашего крестьянина. Гдѣ же тутъ можетъ быть сближеніе! Низшаго сословія еврей, не смотря на грамотность, точно также необразованъ какъ и нашъ крестьянинъ, но онъ развитъ въ промышленномъ и въ торговомъ отношеніяхъ, и пріучаясь съ дѣтства зашибать копейку, впоследствии всю жизнь только и преданъ этому занятію. Онъ и не читаетъ ничего кромѣ духовныхъ книгъ, которыхъ впрочемъ очень мало понимаетъ, потому что древне-еврейскій языкъ ему почти незнакомъ,—а по нѣмецки читаютъ только евреи образованные, состав-

ляющіе весьма небольшой процентъ въ массѣ своего племени. Моральная испорченность низшаго еврейскаго слоя представляетъ значительную степень крѣпости еще и съ другой стороны. Постоянно притѣсняемые многими мѣстными властями, евреи не только отвыкли уважать законъ, но научились обходить его разными лазейками, и въ особенности подкупамъ, что, какъ извѣстно, вошло въ обычай въ довольно широкихъ размѣрахъ. Каждый самый бѣдный еврей, проживающій незаконно въ деревнѣ, долженъ платить извѣстный косвенный налогъ кому надлежитъ, и вслѣдствіе этого долженъ достать необходимую сумму какими бы то ни было путями. Еврей знаетъ, что не смотря на всю правоту своего дѣла онъ долженъ «задобрить» не одно лицо, и поэтому у нихъ существуетъ тѣсная связь между собою и постоянно поддерживаются сношенія со всѣми присутственными мѣстами чрезъ своихъ довѣренныхъ агентовъ. Еще не такъ давно у евреевъ существовала своя тайная почта, посредствомъ которой, словно по телеграфу, передавались извѣстія. Перебравши все это въ умѣ, разумѣется при близкомъ знакомствѣ съ бытомъ южныхъ и западныхъ губерній, невольно приходишь къ заключенію, что еврей, по крайней мѣрѣ большинство, нескоро сблизится съ туземцами, потому что главнымъ пріятельствомъ служатъ матеріальныя выгоды, а это такой двигатель, который не скоро поддается влиянію гуманности и цивилизациі, разумѣется при настоящемъ порядкѣ вещей. Открытое, гласное судопроизводство, смерть откупной системы, уничтоженіе крѣпостнаго права со всѣми его воспоминаніями, и разумно проведенные и улучшенные пути сообщенія—дадутъ другой оборотъ дѣлу; но для достиженія этого оборота много еще нужно подготовки и относительно нашего простолюдина. Здѣсь такъ много комбинацій, вижущихся одна за другую, что, кажется, двадцать, тридцать лѣтъ переходнаго времени необходимо для вступленія въ болѣе свѣтлую, отрадную эпоху. Теперешнія дѣти будутъ конечно воспитаны на другихъ началахъ, они, можетъ быть выработаютъ себѣ иныя начала и воззрѣнія, да и то многія изъ нихъ вынесутъ съ собою нѣкоторыя наслѣдственныя болѣзни своихъ отцовъ и наставниковъ. Сладкія маниловскія фантазіи о скоромъ перевоспитаніи народа сами собою разбиваются о дѣйствительность, тѣмъ болѣе что иные изъ этихъ перевоспитателей совершенно съ нимъ незна-

комы, другіе дѣлають это не по прозванію, третьи просто съ пушкомъ на рыльцѣ, суетятся по пословицѣ «куда вѣтеръ подуетъ». Остается небольшая часть свѣтлыхъ, добросовѣстныхъ людей, которые и дѣлають свое дѣло въ тѣсной сферѣ, и эта-то почтенная дѣятельность принесетъ современемъ свои благотворные результаты. Надобно только стараться искоренять предрассудки, фанатизмъ и смягчать грубые нравы простолюдина живымъ словомъ и примѣрами проповѣдуемыхъ стремленій. Конечно народные журналы и газеты были бы однимъ изъ могущественнѣйшихъ средствъ для образованія массы, если бы нашлись люди, которые, сперва употребивъ нѣсколько лѣтъ на изученіе быта простолюдина, посвятили бы потомъ жизнь свою на добросовѣстное веденіе дѣла. Но для того, чтобы здоровыя понятія нашли доступъ путемъ прессы въ темный народъ, наконецъ для того, чтобы этому темному народу привить потребность чтенія дешевыхъ и толковыхъ изданій, сколько нужно хлопотать объ устройствѣ школъ и объ окончательномъ разрѣшеніи вопроса чему и кому учить народъ и т. п.

Относительно евреевъ нельзя сказать, чтобы они были безграмотны, все они учатся съ дѣтства; но какую пользу въ нравственномъ отношеніи приносить массѣ эта грамотность? Гдѣ у нихъ народная литература, гдѣ хоть попытка дѣйствовать на грубую скурлуну закоренѣлыхъ предрассудковъ,—путями доступными всемъ, языкомъ понятнымъ безъ толкованій. Издававшійся въ Одессѣ «Разсвѣтъ» подъ редакціей талантливаго и образованнаго О. Рабиновича—началъ было выполнять эту задачу, но прекратился, не вызвавъ сочувствія и кромѣ того, сколько мнѣ кажется, направлень былъ не по тому пути, по какому слѣдовало. Почтеннѣйшій редакторъ—задалъ себѣ задачу показать единоплемникамъ, что живя въ Россіи и пользуясь въ ней правомъ гражданства, они должны бросать ломаный нѣмецкій языкъ, вынесенный предками изъ Германіи, — и учиться по русски. Мысль дѣйствительно справедлива, потому что евреи всего міра, сохраняя древній языкъ лишь въ дѣлахъ религіи, говорятъ между собою обыкновенно на языкѣ страны, въ которой обитають. Кромѣ этого г. Рабиновичъ постоянно стремился показать единовѣрцамъ вредъ многихъ предрассудковъ, укорененныхъ въ массѣ, и началъ дѣло съ любовью и знаніемъ. Но въ

изданія газеты по русски и состояла главная ошибка почтеннаго редактора. Ему слѣдовало печатать «Разсвѣтъ» на томъ исковерканномъ нѣмецкомъ языкѣ, — которымъ у насъ повсемѣстно говорятъ евреи, потому что русскую грамоту знаютъ изъ нихъ немногіе и наконецъ не въ такой степени, чтобы понять статью, требующую извѣстной уже подготовки. Здоровыя понятія, приводимыя въ журналѣ, положимъ встрѣтили бы противодѣйствіе невѣжества, но все таки оказывали вліяніе и на польскаго еврея, и на бессарабскаго, почти не знающихъ русской грамотѣ. Прежде всего надобно бы дѣйствовать на учителей, чтобы они учили дѣтей по русски, чтобы тамъ, на школьныхъ скамейкахъ, имъ внушаема была необходимость сближаться съ туземцами и гуманность.

Все это не разъ приходило мнѣ въ голову, когда подумаешь серьезно—о возможности сближенія нашего племени съ еврейскимъ. Давно ли еще, въ образованномъ кругу, изъ благороднаго собранія удаляли дѣвицъ за еврейское происхожденіе; давно ли еще печатно толковали о томъ, что евреямъ для какихъ-то религиозныхъ обрядовъ нужна христіанская кровь; давно ли слово жидъ не служило, да не служить ли и теперь самымъ ругательнымъ терминомъ? Это съ одной стороны. Возьмите же съ другой — фанатическую вражду массы къ гоимъ (христіанамъ), ловкія плутни мелкихъ промышленниковъ, притѣсненія малѣйшей власти, — встрѣчаемая евреями на каждомъ шагу, отдѣльность евреевъ отъ интересовъ туземнаго племени, жажду пріобрѣтенія денегъ всевозможно нечистыми путями, — и вы увидите насколько возможна степень сближенія. Въ то время, когда передовые люди поднимали этотъ вопросъ и появилось даже много статей съ заявленіемъ дѣлу сочувствія, — я не знаю сказали-ли хоть кто-нибудь нашему или еврейскому простолюдину—что они братья, граждане одного государства и т. д., а если и сказали, то какими глазами посмотрѣлъ на того напр. малоруссъ, считающій еврея не человѣкомъ, или простой еврей, привыкшій смотрѣть враждебными глазами на иновѣрца. По моему, безплодны всѣ усилія перевоспитать народъ пока не измѣнятся основныя его начала, такъ точно какъ нельзя довести дикій плодъ до извѣстныхъ формы и вкуса пока не пересадятъ дерево на другую почву.

Но пора приниматься за дѣло. Я шель довольно скоро, а

проводникъ мой необращая вниманія, что намъ предстояло не менѣе десяти верстъ, отбѣгалъ, на право и на лѣво, рассмотреть что-нибудь возбуждавшее его любознательство. Двѣ сцены еще не вышли у меня изъ памяти.

— И вы часто деретесь съ евреями? спросилъ я.

— По нѣсколько разъ на день, отвѣчалъ онъ.

— И порядочно?

— Какъ случится: иной разъ мы отколотимъ, а бываетъ и намъ достается. Ну да наше чаще сверху.

— Чтожъ ты думаешь, это хорошо?

Мальчикъ посмотрѣлъ на меня вопросительно.

Я повторилъ.

— Да какъ же иначе: еврей идетъ, мы дразнимъ, изъ насъ кто нибудь идетъ, евреи дразнятъ: ну и затѣвается драка.

— А не подразнить нельзя?

— Обыкновенно нельзя.

— А ссорятся ли взрослые?

— Почему не ссорится! только у нихъ рѣдко бываетъ драка. Наши еще колотятъ, а евреи тотчасъ идутъ жаловаться и судятся за обиду.

Пройдя мимо живописный монастырь, о которомъ я упоминалъ уже въ предъидущей главѣ, мы углубились въ лѣсъ и скорѣе нежели я думалъ—подошли къ селенію Аріанештамъ, которое раскинуто по широкому берегу. Вещи мои давно уже прибыли и хозяйка усердно хлопотала объ обѣдѣ, получивъ извѣстіе, что я за все плачу деньги. Проводникъ мой, которому далъ я три лева (50 к.) не помнилъ себя отъ радости и признался, что въ жизнь свою не имѣлъ въ рукахъ подобной суммы. Онъ показывалъ всѣмъ и каждому три гривенника и къ большому удовольствію могъ воспользоваться случаемъ уѣхать домой съ обратнымъ подвѣдникомъ. Я тотчасъ же принялся перечитывать польскіе источники о гетманѣ Жолкѣвскомъ. Во всѣхъ лѣтописяхъ какъ нашихъ такъ и польскихъ, упоминается, что Жолкевскій погибъ подъ Цецорой, исключая Нѣмцевича, который въ *Podro że Hystoryczne rozziemiach. Polskich* урочище это называетъ Цекора. Впрочемъ и этотъ авторъ въ своемъ *Spieiwie Hystoryczne* въ думѣ о Сѣнявскомъ пишетъ:

Nad brzegiem Duiestra na *cecorsiem* btonin

Gdzie żolkiewskiego spotkat tos okrutny

Во второмъ томѣ Starożytnej Polski на стр. 604—вотъ что говорится о Жолкѣвскомъ: «Въ храмѣ этомъ (въ мѣстечкѣ Жолквѣ) много прекрасныхъ мраморныхъ памятниковъ. Станиславъ Жолкѣвскій гетманъ и великій коронный канцлеръ — почтенъ былъ длинной надписью, въ которой находилось слѣдующее: «*Quam dulce et decorum sit pro patria mori, ex me disce—Tibi hostis ad terrorem, tibi hospes ad exemplum*». Приказавъ стереть эту древнюю надпись король Янъ (Собѣскій) приказалъ положить слѣдующую, относившуюся къ нему какъ родственнику и мстителю Жолкѣвскаго: «*Exoriare aliquis nostris ex ossibus ultor*».

Значить Станиславъ Жолкѣвскій похороненъ въ помѣстьѣ своемъ Жолквѣ въ Галиціи.

Леонъ Рогальскій, въ сочиненіи своемъ *Dzieje Iana III*,—на стр. 5, говорить, что Станиславъ Жолкѣвскій погибъ подъ Цецорой. Но здѣсь встрѣчаются на стр. 6 любопытныя подробности: «Якову Собѣскому удалось наконецъ выкупить у Османа голову побѣдителя подъ Клушиномъ и Цецорой, которая долго висѣла на воротахъ серала.»

Ю. Нѣмцевичъ, путешествовавшій по краю въ 1811—1828 г. посѣтилъ Жолкву,—изъ описанія которой видно, какимъ этотъ гетманъ пользовался почетомъ у образованныхъ земляковъ. Изъ Львова ѣздилъ онъ въ Жолкву.

«Кто же, говоритъ онъ, имѣя возможность, не отправился бы воздать долгъ могилѣ Жолкѣвскаго, осмотрѣть жилище мужа, который не добиваясь власти, не мѣшаясь въ распри сильныхъ и усобицы, провелъ юность, зрѣлый возрастъ и посѣдѣлъ подъ шлемомъ. При жизни, служа дѣлю клеветы людей подлыхъ и завистливыхъ, онъ свою раздраженную несправедливостями, но пламенно преданную отечеству, душу отдалъ за отечество. При жизни славу его раздирали, также какъ имѣніе по смерти, даже останковъ его не щадила злоба и стерла съ гроба надписи, какъ будто его слава и жила только въ однѣхъ надписяхъ, а чрезъ два вѣка равнодушіе и невѣжество самый прахъ его смѣшали съ прахомъ прочихъ мертвецовъ. Такова судьба мужей

заслуженныхъ и знаменитыхъ! Ругаются надъ ними невѣжество и гнусная зависть, и душамъ чувствительнымъ, чтущимъ добродѣтель, слѣдуетъ защищать ихъ память отъ забвенія и отъ зависти злодѣевъ.» (*Juliana Ursyna Niemcewicza Podróże Historyczne po Ziemiachъ Polskichъ str. 448*).

«Предъ выходомъ изъ церкви, — продолжаетъ Нѣмцевичъ. — я палъ на колѣни на крышкѣ гроба Жолкѣвскаго, надъ прахомъ мужа, сложившаго голову за Бога, взывая къ небу о милосердіи надъ долго бѣдствующимъ народомъ. Вставъ съ колѣнъ я спросилъ костельнаго сторожа — въ какомъ положеніи останки Жолкѣвскаго? — Тяжело признаваться, отвѣчалъ старикъ: Ксензъ Братковскій, бывшій здѣшній пробошъ, приказавъ ихъ вынуть изъ оловянаго гроба, смѣшалъ съ костями другихъ покойниковъ и всѣ вмѣстѣ заколотилъ въ одномъ деревянномъ гробѣ; изъ олова же заказалъ вылить подсвѣчники, которые видите на алтаряхъ. «Что за безчувствіе, невѣжество, что за мертвенность души на всѣ великія воспоминанія.» (*id. str. 450*).

Изъ приведенныхъ здѣсь ссылокъ видно, что прахъ Жолкѣвскаго поκειται въ Галиціи. Не мѣсто здѣсь приводить біографію гетмана, но любопытно то, что кромѣ надгробнаго памятника на родинѣ, ему поставленъ монументъ на боевомъ полѣ, гдѣ онъ сложилъ голову.

Признаюсь откровенно, что когда я прочелъ въ разныхъ сочиненіяхъ подвиги Жолкѣвскаго, мнѣ чрезвычайно захотѣлось увидѣть поскорѣе пустынный памятникъ въ степяхъ бессарабскихъ, существующій почти два съ половиной вѣка, если его поставили вскорѣ послѣ смерти гетмана. По Одесскому календарю — онъ долженъ находиться на половинѣ пути между Сорокой и Атаками, — и я началъ собирать необходимыя свѣдѣнія, чтобы на другой день не пропустить этой замѣчательной вещи въ пустынѣ.

Отдохнувъ значительно отъ пѣшей прогулки и подкрѣпивъ силы незатѣйливымъ обѣдомъ, я вышелъ въ село съ цѣлью потолковать со стариками о предметѣ меня занимавшемъ. Одинъ изъ ямщиковъ земской почты хорошо говорившій по русски, взялся быть моимъ чичероне и переводчикомъ и повелъ меня прямо къ молдавану лѣтъ семидесяти, который сперва встревожился мо-

имъ посѣщеніемъ, — но потомъ сдѣлался разговорчивѣе. Представьте же мое удивленіе, когда онъ не только не зналъ, но и никогда неслыхалъ объ урочищѣ Цецорѣ, хотя перечелъ мнѣ всѣ деревни на разстояніи какихъ нибудь двадцати верстъ въ окружности.

— Да начто вамъ эта Цецора! спросилъ онъ.

— Видишь ли, дѣдушка, тамъ стоитъ камень въ память одного сраженія.

— А! это могила поляка.

— Ну, да—вѣдь онъ на поляхъ Цецоры.

— Какой Цецоры! Это на поляхъ деревни Савки.

— Верстъ десять впередъ къ Сорокѣ.

— Совсемъ нѣтъ, назадъ, и только черезъ большую дорогу—верстахъ въ двухъ отсюда.

— Какъ? а у меня въ книгѣ писано на половинѣ пути между Сорокой и Атаками.

— Не знаю какъ у васъ въ книгахъ, можетъ быть тамъ такъ надобно, а могилу поляка знаетъ каждый мальчишка.

— Она видна съ дороги, отозвался мой ямщикъ.

— Я хочу посмотрѣть ее непременно.

Велите запречь лошадь и поѣзжайте. Да тамъ ничего нѣтъ, только высокій каменный столбъ.

Черезъ полчаса я переходилъ большую дорогу и по указанію проводника увидѣлъ каменный столбъ на небольшомъ курганѣ, можетъ быть въ полу-верстѣ разстоянія. Сомною былъ бинокль, при помощи котораго я могъ разсмотрѣть мѣстность на далекое разстояніе, но нигдѣ не видѣлъ присутствія окоповъ, шанцевъ, которые засвидѣтельствовали бы о минувшей битвѣ. Подхожу ближе. На курганѣ, подножіе котораго обросло терновикомъ, возвышается колонна около трехъ сажень вышиною. Памятникъ сложенъ изъ мѣстнаго камня. Это четырехугольный столбъ въ два квадратныхъ аршина. Нижняя часть, служащая пьедесталомъ, положена плотно, гладко, а верхняя, которая поуже, имѣетъ отъ стороны Днѣстра, родъ впадины, какія дѣлаются надъ каминици. Рассказываютъ, что въ ней вѣдано было зеркало, для отраженія родины, и конечно это производило чудный эффектъ, особенно во время солнечныхъ дней, когда въ зеркалѣ обрисо-

ывалась синяя даль лѣваго берега. Сверху вѣроятно были какія нибудь украшенія, и все это разрушилось. На плитѣ можно еще прочесть: Oginski H. W. L. (Hetman wielki Litewski). Повыше замѣтны слѣды буквъ, испорченныхъ временемъ. Сѣверозападный уголъ отваливается по немногу. Вѣроятно пастухи изъ шалости выламываютъ камни, и если уничтожится столько, сколько уже уничтожено, то колонна рухнетъ. Говорили мнѣ впоследствии, что лѣтъ, кажется, десять назадъ подаваема была просьба о возобновленіи памятника, но дозволенія не послѣдовало.

Удовлетворивъ любопытство осмотрѣть степной монументъ, я все-таки не узналъ, гдѣ же была Цецора, извѣстная по кровопролитному сраженію. Одинъ молдаванъ, въ Кишиневѣ, рассказывалъ мнѣ послѣ, что дальше къ Пруту есть деревенька подобнаго названія, но я уже не имѣлъ ни средствъ, ни время посѣтить эту мѣстность. Нѣсколько мѣсяцевъ назадъ, я провелъ съ недѣлю надъ Прутомъ, собственно съ цѣлью посмотрѣть контрабандистовъ, но мнѣ не попадалась тамъ Цецора, хотя, конечно, потому что я не искалъ ее, рассчитывая найти надъ Днѣстромъ. Исслѣдователямъ украинской старины не мѣшало бы обратить вниманіе на этотъ предметъ, тѣмъ болѣе, что цецорская битва близко касается козаковъ.

Изъ Аріанешть выѣхалъ я въ соленіе Косоупы, лежащее у днѣстровскихъ пороговъ. Желаніе видѣть поскорѣе эту любопытную мѣстность было такъ велико, что я не останавливался уже въ береговыхъ деревняхъ, исключая Кременчукъ, заинтересовавшій меня какъ великолѣпнымъ мѣстоположеніемъ, такъ и названіемъ. Слово, какъ видите, почти славянское и тождественно съ названіемъ города Полтавской губерніи. Положимъ, послѣдній называется Кременчугъ, но это официально, что, какъ я уже и прежде замѣчалъ, указываетъ только на обычное извращеніе приказнымъ людемъ народныхъ названій. Малѣрусь и теперь говорить: Кременчукъ и даже есть народная загадка: плыве щука зъ Кременчука, куды глянє, трава выдє. Какъ водится, я ничего не могъ узнать о происхожденіи беесарабскаго Кременчука, и только догадывался, что селеніе это населено не коренными молдаванами. Настоящіе жители его или омолодававшіеся украинцы, выходцы изъ за Днѣпра, или руснаки, утратившіе свою народность.

Самые Косоуцы (по руснацки Косовці) показываютъ, что мѣстность эта встарину населена была славянскимъ племенемъ.

Кременчукъ — большое село, раскинулось по равнинѣ, между рѣкой и отступившимъ отъ нее нагорнымъ берегомъ, и обставлено такими живописными скалами, и такъ артистически сгруппированными, что передъ ними невольно остановится и тотъ, кому это не въ диковину. Необыкновенно интересенъ одинъ отдѣльный утесъ съ огромными камнями, который придаетъ оригинальный характеръ всему ландшафту. Не смотря на желаніе поскорѣ видѣть пороги, я остался ночевать въ Кременчукѣ, рассчитывая обойти, во первыхъ, побережье, во вторыхъ темное ущелье, съ котораго можно было подняться на господствующую высоту, гдѣ мнѣ показались какія-то развалины. Былъ праздничный день и недалеко отъ моей квартиры, у корчмы, молдаване собрались на танцы. Съ того берега прибыло нѣсколько подолянъ, не вмѣшивавшихся въ бессарабскія увеселенія, но тутъ же присутствовавшихъ, распивая кременчукскую горѣлку. Обрадовавшись случаю поболтать по малорусски, я угостилъ ближайшую группу подолянъ, пригласивъ также своего хозяина, и у меня закипѣла оживленная бесѣда. Я, по обычаю, началъ разспрашивать о старинѣ, о которой, однакоже, у туземцевъ не оказалось почти никакихъ свѣдѣній. Отцы и дѣды рассказывали, что по правую сторону господствовалъ турокъ, а по лѣвую ляхъ—и только. А дальше, въ городѣ Сорокѣ, жила какая-то воинственная царица, обладавшая волшебною силою, которая, на своей золотой галерѣ, плавала даже въ Хотинѣ, переправляясь вверхъ по теченію черезъ пороги. Понятно, что это та же самая таинственная личность, о которой рассказывали мнѣ за Хотиномъ, подъ именемъ Домны, но болѣе подробныхъ воспоминаній не сохранилось о ней въ народѣ. Очевидно, что золотая галера появилась, уже впоследствии, въ воображеніи какого нибудь досужаго сказочника.

Видя нашу бесѣду и, вѣроятно, замѣтивъ, что бесѣда наша велась не на сухо, къ намъ подошли челоуѣка три молдаванъ, такъ что я велѣлъ еще подать водки. Одинъ изъ подолянъ отлично говорилъ по молдавски, два кременчугца недурно говорили по русски, и для меня ни одно слово не оставалось необъясненнымъ.

Припоминая недавнюю поѣздку свою на днѣпровскіе пороги, въ окрестностяхъ которыхъ жители, въ особенности старики, рассказываютъ разные эпизоды изъ жизни судоводовъ, замѣчательныя крушенія, подвиги извѣстныхъ лощмановъ и т. п., я обратился и къ кременчугскимъ собесѣдникамъ съ просьбой познакомить меня предварительно съ днѣстровскими порогами.

Изъ всѣхъ рассказовъ я вывелъ заключеніе, что ямпольскіе пороги хотя и меньше днѣпровскихъ, однако все же должны быть грозны, чему, по моему мнѣнію, способствовали и скалистые берега и необыкновенная быстрота Днѣстра, который быстрѣе всѣхъ нашихъ судоводныхъ рѣкъ. Но, во всякомъ случаѣ, легенды окрестныхъ жителей были сухи, лишены поэзіи, и каждый рассказчикъ относился къ предмету съ совершеннымъ равнодушіемъ, безъ того даже, свойственнаго туземцу, хвастовства, съ которымъ онъ сообщаетъ пришельцу о какихъ нибудь особенностяхъ своей родины.

— А шумъ отъ пороговъ слышенъ далеко? спросилъ я.

— Какъ же, далеко, отвѣчалъ одинъ изъ собесѣдниковъ: извѣстное дѣло—пороги.

— Года два тому назадъ разбилась одна галера, говорилъ старикъ молдаванинъ: я въ то время былъ на берегу и видѣлъ. Просто страхъ.

— И не погибъ никто?

— Нѣтъ, Богъ миловалъ — галеру прибило къ камню и мы бросились спасать.

— Значить, не совсѣмъ разбилась?

— Проломился бокъ, она и сѣла на дно.

— Значить, неглубоко?

— Нѣтъ, по грудь будетъ.

Фактъ для меня довольно странный, потому что я видѣлъ крушеніе судовъ на днѣпровскихъ порогахъ, гдѣ во время катастрофы мало шансовъ на спасеніе.

— Что же лощманъ? спросилъ я; зналъ ли онъ плохо проходить, или случился вѣтеръ?

— А кто его знаетъ! Должно быть не управилъ и баста: вѣдь это порогъ!

Цѣлый часъ толковалъ я съ собесѣдниками, и мнѣ все представлялось, что они рассказывали слышанное, а не какъ само-

видцы, потому что на разспросы мои о подробностяхъ, которыя интересовали меня, какъ человѣка знакомаго съ плаваніемъ въ порогахъ, они или отдѣлывались общими мѣстами, или просто говорили вещи не идущія къ дѣлу. Я вскорѣ перемѣнилъ разговоръ и свелъ рѣчь на житье-бытье, служащую всегда обильной темой при встрѣчѣ съ нашимъ простолюдиномъ. Народъ, однакоже, былъ доволенъ хорошимъ урожаемъ папушой (кукурузы) и обильнымъ сборомъ табаку и винограду, — такъ какъ эти три продукта составляютъ источникъ существованія и наслажденій для приднѣстровскаго жителя. Папушой кормить его, виноградъ опьяняетъ, а табакъ, употребленіе котораго на югѣ вошло въ повсемѣстный обычай, служить ему не только предметомъ удовольствія, но и предохраняетъ его отъ цыгги, которая развивается въ бѣднѣйшемъ населеніи при плохой пищѣ и за отсутствіемъ огородныхъ овощей. Одинъ изъ поселянъ оказался чрезвычайно веселый малый и смѣшилъ меня, рассказывая съ особеннымъ юморомъ самыя неутѣшительныя вещи. Это было еще до 19 февраля 1861 года, когда въ западномъ краѣ дѣйствовала еще такъ называемая инвентарная система, которая *de jure*, хоть и была уже шагомъ впередъ къ освобожденію, однако *de facto* тяготѣла надъ крестьянами всѣмъ гнетомъ крѣпостнаго права. Юморъ сроденъ украинцу и не покидаетъ его въ самыя трагическія минуты, чему можно бы много привести примѣровъ. Молодой подолянинъ рассказывалъ какъ однажды экономя сѣкъ его три раза на день, заставляя самого считать удары, и какъ ему удавалось каждый разъ ошибаться счетомъ въ свою пользу.

Между тѣмъ скрипки гудѣли монотонную плясовую, и молдавская молодежь исполняла свой народный танецъ, о которомъ я упоминалъ уже выше. Нѣсколько хорошенькихъ женскихъ личикъ мелькали въ кругу танцующихъ, и разодѣтые молодые парни показывали передъ ними свое удалство и искусство. Подальше дѣти обоихъ половъ составили свои танцы и надо было видѣть какъ дѣвочки и мальчики, которые недавно еще рѣзвились и дрались, — составляя кругъ, серьезно, въ тактъ подавались изъ одной стороны въ другую. Каждое неловкое движеніе неумѣющаго тотчасъ же исправлялось болѣе опытными танцорами или танцовками, и порой родители подавали совѣты,

вмѣшиваясь въ толпу подростковъ. Но я не знаю ничего скучнѣе и однообразнѣе молдавскихъ танцевъ. У всѣхъ прочихъ племенъ, танецъ представляетъ болѣе или менѣе оживленія, между тѣмъ какъ у молдаванъ это какіе то размѣренные шаги изъ одной стороны въ другую, съ соблюденіемъ извѣстнаго притопыванія въ тактъ,—развѣ ужѣ какой нибудь лихачъ выкинетъ мудреное па, которое, однако же, какъ-то некстати въ серьезномъ и чинномъ кругѣ танцующихъ. Но вкусы бываютъ разные, и если люди находятъ удовольствіе топтаться и кружиться на одномъ мѣстѣ, то значить никто не имѣетъ права оуждать молдавскіе танцы, которымъ молодежь предается нѣсколько часовъ сряду.

Я не дождался окончанія деревенскихъ увеселеній и, сопровождаемый проводникомъ, пошелъ по окрестнымъ горамъ, гдѣ не нашелъ ничего любопытнаго, но откуда долго любовался окрестными видами, разстилавшимися предо мною на далекое пространство. Кременчукъ въ особенности хорошъ съ южныхъ скалъ и могъ бы послужить хорошимъ оригиналомъ для пейзажиста и если выбрать именно моментъ вечерняго освѣщенія—картина выйдетъ чрезвычайно интересная.

Помню, какъ долго я не могъ уснуть при мысли, что на другой день утромъ мнѣ предстояло онутиться у днѣстровскихъ пороговъ. Не знаю, многимъ ли понятно это чувство нетерпѣнія, но оно такъ законно въ человѣкѣ, посвятившемъ себя путешествію по краю, гдѣ селенія похожи одно на другое, что я не считаю стыдомъ признаваться въ этой маленькой слабости. Еще во мнѣ было живо впечатлѣніе, оставленное днѣпровскими порогами, и мнѣ очень хотѣлось еще разъ увидѣть что нибудь подобное. Я только жалѣлъ, что у меня не было подъ рукой описанія ямпольскихъ пороговъ, но, какъ оказывается, жалѣлъ напрасно, ибо и впоследствии не нашелъ ни его, ни даже указанія на источникъ, гдѣ могъ бы почерпнуть эти свѣдѣнія. Во второмъ томѣ *Staro'zytniej Polski* на стр. 1548 упоминается о нихъ очень глухо. «Осматриваль (пороги) нунцій Коммендони во времена Сигизмунда-Августа и, признавъ ихъ малозначущими для судоходства, совѣтоваль заключить торговый трактатъ съ Венеціей. Королю и сенату это понравилось, но посланные для осмотра рѣки комми-

сары нашли плаваніе черезъ пороги невозможнымъ, и дѣло осталось безъ результата, при одномъ желаніи.» На зарѣ выѣхалъ я изъ Кременчука и довольно еще рано подъѣзжалъ къ Косоуцамъ. Черезъ Днѣстръ видѣнь городишко Ямполь, Подольской губерніи, но посѣщеніе его я отложилъ надальше, такъ какъ мнѣ хотѣлось сперва познакомиться съ порожиистой мѣстностью. Однимъ словомъ, я готовилъ себѣ нѣсколько дней наслажденія—и потому съ особеннымъ любопытствомъ ожидалъ увидѣть хороша ли квартира, чтобы прожить нестѣсняясь. Изба, куда привезъ меня возница, оказалась великолѣпная, съ большимъ столомъ, увѣшанная коврами, съ чистыми стеклами въ окнахъ и съ отличнымъ видомъ на береговыя горы. Давно уже у меня не было такой уютной избы, при одномъ взглядѣ на которую я уже былъ расположенъ писать и чувствовалъ присутствіе вдохновенія. Разложивъ свои вещи и книги, какъ я раскладывалъ ихъ, если намѣревался гдѣ пробыть довольно долго, я тотчасъ же позаботился отыскать какъ нибудь лодмана, который проводилъ бы меня хоть къ первому порогу и, разумѣется, сообщилъ нѣсколько свѣдѣній. Хотѣлось мнѣ и чаю и позавтракать, и я готовъ былъ отказаться отъ того и другаго чтобъ только поскорѣе удовлетворить свое любопытство, но, услыхавъ какъ въ сѣняхъ слуга мой усердно раздувалъ самоваръ, я рѣшился подождать чаю тѣмъ болѣе, что много еще было впереди времени. Между тѣмъ хозяинъ привелъ мнѣ лодмана, высокаго молдавана, который робко вошелъ въ избу и, поклонившись, неподвижно остановился у прилавка. Первымъ дѣломъ моимъ было освѣдомиться говорить ли онъ по русски. Лодманъ посмотрѣлъ на меня какъ то недовѣрчиво и немного замялся, но когда я, замѣтивъ его нерѣшительность, поспѣшилъ объяснить, что я не чиновникъ и ничего не могу отъ него требовать, онъ заговорилъ бойко по руснацки и спросилъ чего мнѣ надобно. Поднесенная чарка водки и приглашеніе садиться успокоили окончательно лодмана, и я, вкратцѣ объяснивъ ему цѣль своей поѣздки—обратился съ просьбой съѣздить со мной на пороги.

— Отчего же, можно, сказалъ онъ; это наше дѣло, мы постоянно проводимъ плоты и галеры.

— Ты уже, любезный, пожалуйста побудь сегодня со мною,

я тебя поблагодарю. Вотъ мы напьемся чаю, и пойдемъ на рѣку, а можетъ быть далеко, такъ возьмемъ повозку.

— Хотите поѣдемъ въ каюкѣ.

— Нѣтъ, я сегодня хочу лучше осмотрѣть съ берега, а завтра отправимся водою.

— Здѣсь очень близко.

Пока приготовили чай, я принялся разспрашивать лоцмана о разныхъ преданіяхъ и легендахъ относительно пороговъ, считывая не упустить и самомалѣйшихъ свѣдѣній. По народному повѣрью пороги существуютъ съ-поконъ-вѣку. Происхождение ихъ приписываютъ какому-то волшебнику, который жилъ въ приднѣстровскихъ скаляхъ (скалахъ). Царица, жившая въ верховьяхъ Днѣстра, воевала съ царемъ, котораго царство простиралось въ низовьяхъ до лимана. У царя было больше войска и огромныя галеры, съ которыми онъ пошелъ, чтобы окончательно покорить противницу. Узнавъ объ этомъ, царица обратилась къ сѣдому волшебнику, который жилъ въ ея владѣніяхъ. Волшебникъ этотъ полгода спалъ, полгода бодрствовалъ. Когда царица подошла къ его пещерѣ, онъ храпѣлъ богатырски. А нравъ у него былъ такой, что приди кто хочешь его попроси, если не спитъ, рѣдко откажетъ; если же разбудить — съѣсть непременно, а кого не съѣсть, то какъ нибудь акалѣчить. Царица это знала, однако рѣшилась разбудить, потому что непріятель приближался и грозилъ не оставить камня на камнѣ въ ея городѣ. Она приказала одному воину разбудить спящаго, тотъ растолкалъ волшебника, но заплатился жизнью. Тогда явилась царица и просила чародѣя избавить ее отъ нашествія непріятеля. Волшебникъ умилился и обѣщалъ пособить горю. Въ то время вражеское войско плыло на галерахъ и миновало уже Сороку. Когда флотилія поравнялась съ однимъ переднимъ утесомъ, чародѣй пихнулъ этотъ утесъ и потопилъ вражеское войско. Съ тѣхъ поръ поперегъ Днѣстра лежатъ пороги. Легенду эту передавалъ мнѣ одинъ судорабочій уже впослѣдствіи, въ м. Маякахъ, который въ дѣтствѣ слышалъ ее отъ стариковъ; но жители Косоуцъ, сколько я ни разспрашивалъ, не могли сообщить мнѣ никакого преданія.

— Не можетъ же быть, сказалъ я лопману, чтобы отцы ваши не слышали чего нибудь отъ дѣдовъ или прадѣдовъ.

— Отцы рассказывали, что встарину пороги были больше, а кто ихъ дѣлалъ—не знаемъ. Видно такъ уже они и были съначѣла свѣта. Недавно, должно быть, какой-то землемѣръ сымалъ ихъ на планъ и говорилъ, что надобно ихъ взорвать порохомъ.

— Ну, а вы же, лопманы, какъ объ этомъ думаете?

— Да что мы думаемъ? Значить, нашему брату будетъ плохо. Теперь все таки есть кое какой заработокъ, а прочистять проходъ, тогда каждый спустится по теченію. А то мы слышали, что хотять прокопать обходную канаву.

Для меня все это было ново, и хоть я часто посѣщалъ Одессу, однако ничего не слышалъ относительно улучшенія днѣстровскаго судоходства. Были какіе то проекты въ черноморской пароходной комисіи, даже ѣздилъ одинъ морякъ дѣлать промѣры, но какіе отъ этого результаты—неизвѣстно. Путейское же вѣдомство не занималось расчисткой пороговъ, полагая ли невозможнымъ это обстоятельство для сообщенія, или не желая убить бесполезно милліоновъ, какъ это сдѣлано на днѣпровскихъ порогахъ.

Разговорившійся лопманъ выразилъ желаніе, чтобы дѣло оставалось на прежнемъ порядкѣ, по двумъ причинамъ—первая, что суда не подвергаются вообще большой опасности, а вторая, что сословіе лопмановъ не лишится выгодъ. Считаю меня, однакоже, заинтересованнымъ въ дѣлѣ и предполагая во мнѣ инженера или подрядчика, онъ старался наводить на ту мысль, что Днѣстръ и теперь въ верховьяхъ мелокъ, а если порвать пороги, то онъ можетъ обмелѣть окончательно, такъ что сдѣлается невозможнымъ для судоходства.

Напившись наскоро чаю, я собрался въ дорогу и, сопровождаемый лопманомъ, вышелъ къ Днѣстру, который между Косоуцами и Ямполемъ довольно узокъ, но быстръ и течетъ въ плоскихъ берегахъ. Въ разныхъ мѣстахъ стояли неуклюжія лодки, въ родѣ корытъ, свойственныя одной этой рѣкѣ, и какихъ, конечно, нигдѣ болѣе вы не встрѣтите. По обычаю въ нихъ лежатъ и лопатки, замѣняющія весла.

— Неужели и вы, лоцмана, ѣздите на такихъ челнахъ? спросилъ я у своего спутника.

— А какихъ же еще надобно? спросилъ онъ съ нѣкоторымъ удивленіемъ.

— И въ порогахъ?

— И въ порогахъ.

Мнѣ показалось страннымъ, что въ страшной быстротѣ между камнями можно безопасно плавать въ четырехугольномъ плоскодонномъ корытѣ. Мнѣ казалось, что въ самой ничтожной днѣпровской заборѣ не проѣхалъ бы въ такой лодкѣ. Это меня сильно заинтересовало.

— Съ такимъ каюкомъ управляться трудно?

— Еще какъ ловко, а ужъ не боишься опрокинуться.

— Ты видѣлъ какую нибудь другую рѣку?

— Нѣтъ, не видѣлъ.

— И въ Одессѣ не былъ?

— Дальше Бендеръ не ходилъ.

— Значить, не знаешь постройки легкихъ челноковъ.

— Наши дѣды и отцы ѣздили на такихъ — зачѣмъ же намъ вводить новые порядки.

Подобный отвѣтъ нисколько не удивилъ меня, потому что, сколько людей и въ высшихъ сословіяхъ боятся каждаго нововведенія и считаютъ его вреднымъ, на основаніи того, что наши дѣды и отцы такъ не дѣлали. На Днѣстрѣ же дѣйствительно все сохраняетъ патріархальные обычаи, особенно судоходство, приемы котораго остались безъ всякаго сомнѣнія въ наслѣдство отъ даковъ. Не понимаю я только одного—какимъ образомъ генуэзцы, имѣвшіе по Днѣстру торговые конторы въ Аккерманѣ, Бендерахъ, Сорокѣ и Хотинѣ—не улучшили допотопныхъ галеръ, или, наконецъ, не выучили прибрежныхъ жителей строить небольшія удобныя лодки.

Миновавъ на противоположномъ берегу послѣднія строенія Ямполья, мы вышли въ подобіе долины, образуемой порядочнымъ отдаленіемъ праваго гористаго берега, который уходилъ пока-тою возвышенностью, изрѣзанною впрочемъ разнообразными оврагами.

Вскорѣ до слуха моего дошелъ шумъ волнъ, разбивающихся о камни, и я прибавилъ шагу отъ нетерпѣнія увидѣть Ямпольскіе пороги. Днѣстръ въ этомъ мѣстѣ узокъ, но я не замѣтилъ, чтобъ его быстрота была значительнѣе обыкновенной. Впереди показалась ничтожной гряда черезъ рѣку, и я остановилъ на ней вниманіе, считая ее заборой, какъ называются на Днѣпрѣ подобныя гряды,—и спѣшилъ дальше

— Куда же вы? спросилъ лодманъ.

— Поскорѣ къ порогамъ...

— Да развѣ вы не видите—мы у самого порога...

Я остановился въ изумленіи. Неужели же это тѣ подводныя скалы, служащія непреодолимымъ препятствіемъ для судоходства? И да не подумаетъ читатель, что я съ какой нибудь цѣлью или такъ, ради эффекта, отношусь къ ямпольскимъ порогамъ съ такимъ презрѣніемъ: гряда эта до того незначительна, что ее просто можно незамѣтить. Представьте себѣ рядъ камней, лежащихъ поперекъ Днѣстра, которые едва видны, и то не вездѣ, и вы будете имѣть понятіе о пресловутомъ порогѣ, имѣющемъ много-много какой нибудь футъ паденія. Самый несчастный изъ днѣпровскихъ пороговъ, сурскій, показался бы просто грозою передъ ямпольскимъ, и я убѣжденъ, что каждый днѣпровскій лодманъ не рѣшился бы назвать послѣдняго порогомъ. Положимъ, судохозяева смиряются передъ этимъ ничтожнымъ препятствіемъ, мѣстные лодманы находятъ выгоду, туземцы преувеличиваютъ опасность плаванія въ своихъ разказахъ... Но за чѣмъ же смотреть люди, понимающіе дѣло? Подобный порогъ положительно не можетъ служить препятствіемъ къ судоходству, во-первыхъ потому, что онъ единственный; во-вторыхъ до того жалокъ, что его весьма легко уничтожить; въ-третьихъ на уничтоженіе его потребуется очень немного расходовъ. Существованіе этого порога въ видѣ непреодолимой преграды для плаванія, доказываетъ только, что Днѣстръ не былъ еще изслѣдованъ основательно, и что печальная рутина сопровождала всѣ изслѣдованія разными специалистами. Покрайней мѣрѣ, я не могу понять иначе упорно поддерживаемаго мнѣнія о непреодолимыхъ препятствіяхъ. Отчего же на Днѣпрѣ, гдѣ пороги разбросаны на 70 верстъ разстоянія, изъ которыхъ, какъ напр. Ненасытець имѣетъ 16 фут. паденія, при такой большой ширинѣ рѣки,—отчего же

тамъ десятки лѣтъ уже какъ хлопчуть о возможности судоходства. Кто читалъ мои Очерки Днѣпра, тотъ, конечно, знаетъ, что днѣпровскіе пороги неулучшены, но покрайней мѣрѣ видишь—какія громадныя суммы пошли на это улучшеніе. Значить, обращено же было вниманіе приложить къ дѣлу науку. Почему же Днѣстръ не заслуживаетъ ничьей заботы! Если на Днѣпрѣ рвали гранитныя скалы—на протяженіи версты длины и 15 сажень ширины, то на Днѣстрѣ и Богъ велѣлъ, потому что на это стоитъ употребить лишь нѣсколько пудовъ пороху. Безполезность днѣпровскихъ пороговыхъ сооружений происходитъ не оттого, что каналы выстроены дурно, но во-первыхъ потому, что строители не хотѣли послушать опытныхъ лоцмановъ, совѣтовавшихъ очистить старинный фарватеръ, а во-вторыхъ еще и потому, что каналы сооружены на тихой водѣ. Здѣсь у Ямполья, на этомъ жалкомъ порожекѣ, лежащемъ въ ширину на нѣсколько сажень, ничего нѣтъ легче сдѣлать искусственный фарватеръ — и сдѣлать какъ можно скорѣе въ видахъ развитія торговли, хотя бы собственно и для сплава. О взводномъ судоходствѣ, мнѣ кажется, мечты напрасны, не потому, что это невозможно, а принимая во вниманіе отсутствіе предметовъ, которые могли бы отправляться въ Австрію. Пассажирное пароходство, конечно, разовьется со временемъ, но здѣсь главное улучшить сплавное судоходство—и *sine qua non* похлопотать о сухопутныхъ средствахъ сообщенія. Къ Днѣстру необходимы двѣ, три линіи хоть узенькаго шоссе, по которому едва разѣдутся двѣ повозки и все таки оно подвинетъ какъ торговлю и промышленность, такъ и производительность края. Посмотрите въ Австріи въ пограничныхъ селахъ—вездѣ отличныя дороги, а государство это не можетъ похвалиться хорошимъ состояніемъ своихъ финансовъ. Мы тоже не отстаемъ отъ Европы, и порой по видимому стараемся перещеголять ее: то строимъ шоссе, то хлопчемъ о его ширинѣ, красотѣ, воздвигаемъ не станціи, а палаты и порой ведемъ параллельно съ нимъ желѣзныя дороги. Если бы вообще къ судоходнымъ рѣкамъ —я говорю о южныхъ—примыкали полосы шооссированныхъ дорогъ въ двѣ сажени шириною, безъ образцовыхъ мостовъ, безъ этихъ украшеній, выдѣлываемыхъ у каждой версты изъ камней, безъ этихъ красивыхъ садиковъ, разводимыхъ у большихъ станцій, хлѣбъ нашъ—одинъ изъ главныхъ предметовъ отпуска—зна-

чительно дешевле продавался бы въ портовыхъ городахъ, и мы все еще могли бы соперничать съ земледѣльческими областями другихъ государствъ. Между тѣмъ у насъ ни изъ балтійскихъ, ни изъ черноморскихъ портовъ хлѣбъ не можетъ продаваться дешево, потому что доставка сухимъ путемъ какъ въ самые порты, такъ и къ пристанямъ судоходныхъ рѣкъ, обходится какъ нигдѣ въ мірѣ. Возвращаясь къ Днѣстру, можно сказать утвердительно, что прикасайся онъ къ обезпеченнымъ сухопутнымъ сообщеніямъ, плаваніе по немъ улучшилось бы само собою, и эти жалкія допотопныя галеры исчезли бы сами собою, уступивъ мѣсто судамъ, болѣе удобнымъ для транспортированія грузовъ.

Испытавъ полнѣйшее разочарованіе относительно ямпольскихъ пороговъ, я присѣлъ на камнѣ отдохнуть и попросилъ лодмана послѣдовать моему примѣру.

— Мнѣ кажется, сказалъ я ему, что черезъ этотъ порогъ и я проведу бы галеру.

— Не мудрено, если ходили около этого дѣла!

— Да въ чемъ же здѣсь трудность?

— Неровень частъ—натолкнетесь на камни, а то пожалуй и по выходѣ изъ порога ударитесь вонъ о ту скалу пониже.

Я началъ рассказывать своему собесѣднику объ опасностяхъ плаванія по днѣпровскимъ порогамъ и о положеніи тамошнихъ лодмановъ, которые провожаютъ судно черезъ девять пороговъ и кромѣ того проходятъ четыре заборы, да множество отдѣльных каменьевъ, торчащихъ по фарватеру.

Повѣрилъ ли молдаванъ или не повѣрилъ моему описанію, только усмѣхнулся и замѣтилъ:

— Хотѣлъ бы я видѣть этихъ лодмановъ какъ бы они справились съ нашимъ порогомъ.

Затронутое самолюбіе вообще, а тѣмъ болѣе въ подобномъ случаѣ, неподатливо, а потому я пересталъ говорить о сравненіи дѣйствительныхъ пороговъ съ порогомъ, незаслуживающимъ этого названія; я просилъ его рассказать какіе нибудь эпизоды. Но разпросы мои не увѣнчались успѣхомъ. Да и въ самомъ дѣлѣ, что можетъ быть особеннаго въ плаваніи на разстояніи нѣсколькихъ десятковъ сажень, тамъ, гдѣ во время половодія

мелко сидящіа суда спускаются безпрепятственно и гдѣ только въ межень нужно знать фарватеръ. Днѣстръ, вообще быстрый, въ порогѣ едва замѣтно увеличиваетъ быстроту свою, по причинѣ самаго незначительнаго паденія, и потому мнѣ кажется, что галерамъ не менѣе предстоитъ опасностей въ мѣстахъ, гдѣ эта рѣка дѣлаетъ крутыя извилины, побережья которыхъ нерѣдко усыяны камнями.

Вообще видъ ямпольскаго порога не представляетъ ничего живописнаго и только пониже отвѣсныя скалы и на нихъ группы деревьевъ представляютъ красивый ландшафтъ, которые впрочемъ по Днѣстру на каждомъ шагу встрѣчаютъ путешественникъ.

Я однако же не поддался первому грустному впечатлѣнію и съ упорствомъ продолжалъ жить въ Косоуцахъ, отправляясь ежедневно къ порогу присутствовать при спускѣ галеръ и плотвъ; но въ этомъ плаваніи не видѣлъ рѣшительно ничего интереснаго. Судно идетъ по обычаю, только лоцманъ командуетъ, да рабочіе покрикиваютъ громче другъ на дружку. Проходя въ порогѣ не узокъ и, полойдя къ нему, галера въ нѣсколько секундъ уже на вольной водѣ, гдѣ еще употребляютъ усилія—отвести ее отъ угрожающаго берега, куда стремится нѣсколько усиленное теченіе—и вотъ вся исторія.

Конечно, я жилъ тамъ недолго; можетъ быть и встрѣчаются катастрофы; покрайней мѣрѣ я, изучивъ плаваніе по днѣпровскимъ порогамъ, не понималъ какимъ образомъ у порога ямпольскаго можетъ произойти крушеніе. И я полагаю, если бы только было обращено серьезное вниманіе на это препятствіе, оно давно не существовало бы. Какой то господинъ, желавшій поступить на службу въ Русское общество пароходства и торговли, написалъ проэктъ объ уничтоженіи порога и приложилъ планъ для предполагаемыхъ работъ; но брошюра эта напечатана была съ цѣлю показать лишь обществу предварительное знакомство съ Днѣстромъ; въ сущности же не выдерживаетъ критики. Предлагали прорыть обводный каналъ, что на этой мѣстности равносильно перемѣнѣ фарватера въ Днѣстрѣ, а это не бездѣлица. Притомъ же каналъ пришлось бы выкопать въ краяхъ подводныхъ скалъ, идущихъ отсюда чрезъ Бугъ, Днѣпръ до

самой рѣчки Берды въ Таврической губерніи, между тѣмъ какъ дѣло очень просто—прочистить рѣку посредствомъ пороховыхъ взрывовъ, какъ мы уже говорили. Если бы этому способу послѣдовали и на днѣпровскихъ порогахъ, то и тамъ судоходство было бы радикально улучшено и не истратили бы безъ пользы столько милліоновъ.

Присутствіе мое въ Косоуцахъ, какъ человѣка, ежедневно отправлявшагося къ порогу, не могло не возбудить толковъ, особенно между близъ живущими евреями, которые въ каждомъ прїѣзжемъ, а тѣмъ болѣе изъ Петербурга, что встрѣтить тамъ очень рѣдко — видятъ лицо, снабженное разными полномочіями. Человѣка два или три изъ нихъ являлись ко мнѣ въ Косоуцы съ просьбами, а одинъ съ формальнымъ доносомъ на мѣстные власти; но какъ жалобщикамъ, такъ и доносчикамъ, я объявилъ положительно, что занятія мои совершенно другаго рода и что я не имѣю никакого права вмѣшиваться во что бы то ни было.

Отправясь однажды подъ вечеръ къ порогу одинъ—посидѣть съ сигарой на прибрежныхъ камняхъ и оттуда обойти окрестность съ цѣлью отыскать мѣсто гдѣ стоялъ обозомъ Тимофей Хмѣльницкій, я набрелъ на какіе-то окопы—почти на половинѣ пути между Косоуцами и Сорокой. По всѣмъ соображеніямъ, какъ я убѣдился впоследствии, это и было искомое мѣсто,—потому что Хмѣльницкій нигдѣ не могъ удобнѣе стоять укрѣпленнымъ лагеремъ. Не успѣлъ я расположиться на валу, какъ по тропинкѣ взобрался туда же красивый, среднихъ лѣтъ еврей—и почтительно со мною раскланялся. Онъ говорилъ по русски довольно неправильно, частью съ польскимъ акцентомъ, частью съ оригинальной разстановкой словъ, но бойко и для меня понятно. Разумѣется, онъ титуловалъ меня какъ лицо, по его мнѣнію занимавшее важное мѣсто въ служебной іерархіи, и не только не хотѣлъ сѣсть со мною рядомъ, а даже не рѣшался надѣть шапку, несмотря на всѣ мои просьбы. Еврей никогда не начнетъ разговоръ прямо о дѣлѣ, и потому прошло четверть часа въ различныхъ общихъ мѣстахъ. Наконецъ я дождался.

— Вы присланы изъ Петербурга? спросилъ онъ.

Я отвѣтилъ утвердительно.

— По водяной комуникаціи?

— Почему такъ думаешь?

— Вы каждый день ходите къ порогамъ, разговариваете съ лощманами...

Я понялъ, что новому знакомцу моему извѣстны всѣ малѣйшія подробности моего быта.

— И все-таки я не состою въ вѣдомствѣ путей сообщенія, сказалъ я.

— Видите-ли, мы въ толкъ не возьмемъ, зачѣмъ собственно вы пріѣхали.

— Если бы ты давно спросилъ меня, я тотчасъ бы удовлетворилъ твое любопытство. Пріѣхалъ я посмотреть какъ живетъ народъ, какъ на Днѣпрѣ ловятъ рыбу, какія по немъ плаваютъ суда....

— А на счетъ евреевъ? спросилъ мой собесѣдникъ, плутовски подмигивая правымъ глазомъ.

— Въ числѣ береговыхъ жителей наблюдаю и евреевъ.

— Такъ.

И еврей замаялся, очевидно желая предложить какойнибудь щекотливый вопросъ.

— Унасъ, я вамъ скажу, нѣтъ никакой контрабанды, сказалъ онъ вдругъ, смотря мнѣ прямо въ лицо, — потому что здѣсь граница очень далеко. Въ Аккерманѣ и Бендерахъ еще бывають случаи, а нашъ городокъ въ сторонѣ. Мы больше промышляемъ хлѣбомъ, табакомъ...

Я невольно засмѣялся.

— Скажи пожалуйста, отчего тебѣ вздумалось говорить со мной о контрабандѣ? спросилъ я.

— Видите-ли, на насъ, евреевъ, всегда падаетъ подозрѣніе, что мы ведемъ запрещенную торговлю.

— Потому что дѣйствительно евреи съ успѣхомъ занимаются контрабандой въ Липкочахъ, Хотинѣ, Бричанахъ, Сокирянахъ...

— Можетъ быть, только не у насъ.

— Наконецъ, если бы и у васъ, какое же мнѣ дѣло до этого....

— Помилуйте! Вамъ могутъ наговорить Богъ знаетъ чего. Знаете, что я вамъ скажу: какъ я вижу, что вы лицо важное...

— Не знаю, почему ты предполагаешь во мнѣ важное лицо, но увѣряю тебя честнымъ словомъ, что не имѣю никакого по-

рученія преслѣдовать контрабанду и, наконецъ, скажу болѣе: я совсѣмъ не состою на службѣ.

— Не состоите на службѣ! Да что же васъ привело въ нашу сторону?

— Я уже сказалъ, что осматриваю берега Днѣстра.

— Здѣсь недавно осматривалъ одинъ полковникъ, такъ онъ плылъ въ лодкѣ и ни до чего не касался. Ему только начальство давало записки, сколько, примѣромъ, въ уѣздѣ хлѣба, сколько отправляется судовъ...

— А я никогда не прошу у начальства никакихъ записокъ.

— Вы, т. е., сами хотите знать, но только увѣряю васъ, что у насъ нѣтъ контрабанды. Грѣхъ будетъ сказать, чтобъ иногда не проскочилъ какой нибудь фунтикъ чаю.... Но никто здѣсь не занимается этой торговлей.

— Увѣряю тебя, что если бы и весь городъ занимался, то мнѣ рѣшительно нѣтъ никакой надобности.

— А съ порогомъ что вы думаете дѣлать?

— Я думалъ бы разчистить его порохомъ.

— Мы слышали,—не знаю только навѣрно, будто хотятъ обойти каналомъ.

— По моему, очень трудно.

— Позвольте вамъ доложить: порогъ взорвать недолго, и тутъ подрядчику не будетъ никакой выгоды. А копать каналъ—все-таки бѣдный человѣкъ что нибудь заработаетъ.

— Грунтъ вѣдь каменный.

— Оттого и работа трудная, дешево взяться нельзя. И если вамъ поручено осмотрѣть порогъ, то мы просили бы васъ доложить дѣло такъ, что каналъ для казны выгоднѣе. Вѣдь это въ вашихъ рукахъ, прибавилъ онъ, съ многозначительной улыбкой.

— Значить, ты не прочь отъ подряда?

— Поторговаться можно. А вы повѣрьте, что наши знаютъ свою должность, сказалъ еврей, помахивая фуражкой.

— То есть, какую должность?

— Стало быть, вы только выведите планъ, чтобъ каналъ вышелъ подлиннѣе, а подрядчикъ не постоитъ...

— Значить, человѣкъ бывалый...

— На свѣтѣ всего бываетъ. А вы, я вамъ скажу, не вѣрьте

лоцманамъ: они говорятъ, что порогу дѣлать ничего ненадобно. Имъ, конечно, интересъ, значить, имѣють заработокъ.

Какъ ни старался я вывести еврея изъ заблужденія, относительно своей командировки, онъ настаивалъ на своемъ и готовъ былъ предложить мнѣ предварительную взятку, чтобъ только расположить меня въ свою пользу.

— Чтобъ кончить этотъ разговоръ, сказалъ я ему, то я долженъ замѣтить, что очень хорошо понимаю, къ чему клонятся твои намеки. Но я не въ претензіи: вы привыкли дѣйствовать такимъ образомъ—по пословицѣ «горбатаго могила исправить». Говорю тебѣ въ послѣдній разъ, какъ честный человѣкъ, что я не имѣю никакого порученія, ни на счетъ изслѣдованія контрабанды, ни относительно разчистки пороговъ. На мои описанія ни министерство финансовъ, ни вѣдомство путей сообщенія, можетъ быть, не обратятъ никакого вниманія, потому что я посланъ морскимъ министерствомъ и труды свои посылаю въ Морской Сборникъ.

— Да ваше слово много значить.

— Ты крайне ошибаешься: мое слово ничего не значить. А вотъ, если ты будешь такъ добръ и сообщишь мнѣ свѣдѣнія о торговлѣ лѣсомъ, хлѣбомъ или табакомъ, поразскажешь — какъ это все здѣсь дѣлается, я буду тебѣ очень благодаренъ.

— А на планѣ же вы какъ покажете: выгониѣ-ли рвать порогъ или рыть каналъ?

— Плана я никогда дѣлать не буду. потому что не умѣю, а о разчисткѣ порога скажу, что удобнѣе всего прочистить камни порохомъ.

Еврей посмотрѣлъ на меня не очень привѣтливо.

— Въ такомъ случаѣ извините, что я васъ побеспокоилъ.

— Ничего, любезный.

— Вы и въ Сороку приѣдете?

— Я думаю завтра же переѣду.

— Ну, прощайте. Я шелъ по дѣлу въ Ямполь, да завернулъ поговорить.

— Спасибо.

Еврей торопливо спустился съ окоповъ и потомъ я нигдѣ не видѣлъ его на тропинкѣ, ни надъ Днѣстромъ, ни по косоугору.

Между тѣмъ, начало вечерѣть и весь западъ облился яркимъ багрянцемъ. Вечеру весь Днѣстръ словно одѣлся въ роскошную золотистую матерію. Спускаясь съ горы, къ нему подходили стада, наполняя окрестность довольно дикими голосами.

А. Афанасьевъ-Чужбинскій.



ВОСТОЧНЫЙ БЕРЕГЪ ЧЕРНАГО МОРЯ

И ЕГО ЗНАЧЕНІЕ ДЛЯ РАЗВИТІЯ РУССКАГО МОРЕПЛАВАНІЯ.

Ожиданіе ().*

Изложивши прошедшее и настоящее положеніе восточнаго берега Чернаго моря, основываясь на официальныхъ фактахъ, которые были у меня въ рукахъ, остается сдѣлать изъ нихъ общіе выводы, которые могли бы послужить основаніемъ тѣхъ мѣръ, какія можно бы считать плодотворными для будущаго.

1) Крейсерство.

Морское крейсерство, по общему сознанію всѣхъ, вслѣдствіе разнообразныхъ причинъ, теперь, какъ и прежде, было совершенно не въ состояніи воспрепятствовать контрабандной торговлѣ на восточномъ берегу.

Прибрежное крейсерство могло бы принести несравненно болѣе пользы, чѣмъ морское,—но оно возможно только при условіи прочнаго, фактическаго занятія берега—что до сихъ поръ достигнуто быть не могло.

2) Черноморская береговая линія.

Мѣра эта задумана была на самыхъ вѣрныхъ и плодотворныхъ по своимъ послѣдствіямъ основаніяхъ, но при всѣхъ громадныхъ пожертвованіяхъ правительства,—полезныхъ результатовъ ею не достигнуто. Причина этого—съ одной стороны противуположныя и иногда ограниченныя стремленія, при приведеніи этой мѣры въ исполненіе, что помѣшало нашимъ торговымъ сношеніямъ съ горцами достигнуть той степени развитія, которая могла бы быть, если бы высокія и свѣтлыя мысли генерата Раевского постоянно руководили его преемниковъ. Съ другой сто-

(*) М. Сб. № 9.

роны все, что сдѣлало бы само время и сила вещей, вслѣдствіе продолжительнаго и постояннаго занятія русскими береговой линіи,—уничтожено почти безъ слѣда снятіемъ ея передъ англо-французскою войною.

5) Карантинно-таможенная линія.

Изъ всѣхъ мѣръ приведенныхъ въ исполненіе, эта мѣра была наиболѣе бесполезная. Главная тому причина, что запрещеніе ввоза товаровъ, неоплаченныхъ пошлиною, существовало во всей строгости только на бумагѣ; въ дѣйствительности же у насъ ни когда не было средствъ заставить уважать ихъ, и потому само правительство вынуждено было допускать контрабанду.

Итакъ, говоря вообще, всѣ мѣры, предпринимавшіяся, до настоящаго времени, для прекращенія контрабандной торговли на восточномъ берегу и для созданія здѣсь русской торговли — оказались безплодными. А при такомъ результатѣ, казалось бы слѣдовало отвергнуть ихъ безусловно: но такой выводъ былъ бы крайне невѣренъ!

Если таможенная покровительственная система принята уже во всей Россіи, то конечно не возможно оставить безъ таможеннаго надзора морской границы въ 500 верстъ длиною.

Если, начиная съ 1804 до 1829 года, Россія посредствомъ оружія и трактатовъ приобрѣла права на весь восточный берегъ Чернаго моря, отъ устьевъ р. Кубани до поста Св. Николая; если, начиная съ 1829 года и до настоящаго времени, Россія продолжаетъ покупать этотъ берегъ кровію своихъ сыновъ и большими денежными пожертвованіями,—то конечно фактическое и прочное его занятіе составляетъ естественное и неизбѣжное послѣдствіе всего сдѣланнаго.

Фактическое же занятіе берега и таможенный надзоръ требуютъ крейсерства морскаго и прибрежнаго, какъ необходимыхъ условій для своего существованія.

Стало бытъ мы приходимъ къ признанію необходимости именно тѣхъ мѣръ, бесполезность которыхъ старались доказать и исторически и фактически. Повидимому здѣсь страшное противурѣчіе, совершенное отсутствіе логической послѣдовательности! Но этотъ миражъ исчезнетъ самъ собою, если сознавая необходимость крейсерства, заселенія береговой линіи и таможеннаго надзора,—мы прибавимъ: *но, такъ какъ есть эти мѣры, приве-*

денныя въ исполненіе, не принесли ожидаемой пользы,—то необходимо измѣнить тѣ основанія, на которыхъ они дѣйствовали.

Изложимъ это болѣе подробно, начиная съ таможенной линіи, но прежде рассмотримъ положеніе торговли по восточному берегу.

Всѣ племена, здѣсь обитающіе, не имѣютъ никакой промышленности; торговля ихъ находится въ самомъ младенчествѣ и состоитъ изъ обмѣна естественныхъ произведеній на самые простые мануфактурные товары. Денегъ у горцевъ вовсе нѣтъ или онѣ попадаютъ къ нимъ случайно отъ русскихъ. Вслѣдствіе такого положенія страны она нуждается или скорѣе можетъ приобретать только тѣ мануфактурные товары, которые весьма дешевы. Но русскіе мануфактурныя издѣлія, дорогія сами по себѣ, на восточномъ берегу дѣлаются еще дороже, вслѣдствіе удаленія его отъ мѣстъ производства мануфактурныхъ предметовъ въ Россіи и потому огромной преміи за далекую и трудную перевозку ихъ. Кромѣ того, наши фабрики вовсе не знаютъ потребностей и привычекъ горцевъ, и совсѣмъ не изготовляютъ тѣхъ товаровъ, къ которымъ горцы издавна привыкли, и которые доставляются имъ, черезъ Турцію, изъ Англіи. Понятно, что при такихъ условіяхъ, сбыта русскихъ произведеній въ значительномъ размѣрѣ быть не можетъ и его никогда не было.

Приобрѣтать иностранные товары, заготовляемые для горцевъ, но оплачивать ихъ покровительственною пошлиною въ Одессѣ, или приобретая въ Трапезондѣ, очищать ихъ покровительственною пошлиною гдѣнибудь въ Потіи и Сухумѣ,—значить до такой степени увеличить цѣну товаровъ, что они, по своей дороговизнѣ, будутъ недоступны для горцевъ, и потому торговля иностранными товарами, но привезенными на русскихъ судахъ и черезъ русскіе порты, при принятой таможенной системѣ, не возможна.

Вся торговля, которая достигла было довольно значительныхъ размѣровъ передъ англо-французскою войною—могла развиваться только вслѣдствіе доставки сюда беспошлинно всѣхъ иностранныхъ товаровъ. Необходимость этой мѣры доказана была генераломъ Раевскимъ еще въ 1840 году, и, по его представленію, сначала допущенъ былъ для укрѣпленій береговой линіи беспошлинный ввозъ изъ Одессы всѣхъ товаровъ, въ видѣ опыта. Потомъ, въ 1846 году, разрѣшено было продолжать этотъ порядокъ до закрытія порто-франко въ Одессѣ. Но развитіе этой торговли возможно было только при существованіи Черноморской

береговой линіи, которая занимала укрѣпленіями все якорныя мѣста, и при сильномъ морскомъ крейсерствѣ, которое содержать было удобно, имѣя цѣлый флотъ на Черномъ морѣ,—и наконецъ вслѣдствіе возможности, по малому разстоянію укрѣпленій другъ отъ друга, учредить прибрежное крейсерство, посредствомъ вооруженныхъ азовскихъ барказовъ. Въ то время, при безпошлинномъ ввозѣ товаровъ въ пункты, нами занятые, контрабандной торговлѣ трудно было соперничать съ торговлею, покровительствуемою русскимъ правительствомъ, потому что рискъ при первой былъ слишкомъ великъ, а выгода очень не велика. Но все это измѣнилось послѣ англо-французской войны, и на открытомъ восточномъ берегу, при устьѣ каждого ручья, контрабандныя кочеры считаются десятками.

Теперь, если припомнимъ положеніе Анакліи, Гудавы и Очемчиры, отсутствіе здѣсь фактическаго таможеннаго надзора, и тѣже удобства провоза товаровъ изъ этихъ портовъ въ Закавказскій край, какія существуютъ для Поти и Редутъ-Кале,—то не трудно убѣдиться, что изъ Абхазіи и Самурзакани должны проникать въ Закавказье огромныя массы контрабандныхъ товаровъ, ввозимыхъ чрезъ Гудаву, Очемчиры, Анаклію и прочія точки берега.

При такомъ положеніи края, принимая въ расчетъ, что существующая таможенная линія, со всеми своими заставами, постами и гвардіонами, при помощи прибрежнаго и морскаго крейсерства, не въ состояніи была уничтожить контрабандной торговли,—не трудно убѣдиться въ необходимости совершенно измѣнить основанія существующей системы таможеннаго надзора, и для того слѣдуетъ:

а) Открыть восточный берегъ свободной торговлѣ, т. е. отмѣнить здѣсь покровительственныя пошлины, и установить съ цѣности всѣхъ товаровъ финансовый сборъ. А чтобы заставить уважать это постановленіе, то:

б) Занять побережье сильными таможенными постами.

в) Усилить прибрежное и морское крейсерство.

Конечно, предложеніе открыть свободной торговлѣ восточный берегъ должно ужасно испугать теоретиковъ, знакомыхъ съ нимъ только по географической картѣ. Какъ отказаться отъ покровительственныхъ пошлинъ, которыя охраняють для нашихъ фаб-

рикъ огромный рынокъ съ населеніемъ въ нѣсколько милліоновъ? Кромѣ прямой потери таможенного сбора — во сколько оцѣнить убытокъ нашихъ отечественныхъ фабрикъ, лишенныхъ такого обширнаго рынка? Какъ наконецъ учредить порто-франко на протяженіи 500 верстъ морской границы, когда одинъ какой нибудь городъ, открытый свободной торговлѣ, требуетъ огромныхъ средствъ, чтобы оцѣпить его заставами, кордонами, объѣздами и обходами?? И конечно, разсуждая такимъ образомъ, предложеніе открыть восточный берегъ свободной торговлѣ покажется самою несообразною химерою.

Но кто знаетъ на дѣлѣ положеніе восточнаго берега, кто видѣлъ, что, несмотря на строгія мѣры противу контрабандной торговли, она сдѣлалась правильнымъ промысломъ, которому мѣстныя условія придають даже видъ законности, — для того конечно трудно понять почему берегъ (на которомъ уже полстолѣтія производится, безъ всякой помѣхи, не только *свободная*, но *безпошлинная* торговля), въ теченіе этого длиннаго періода могли когда нибудь считать закрытымъ, единственно потому, что объ этомъ многократно было предписано таможенному управленію.

Не понятно также, почему таможенная линія, учреждаемая съ цѣлю охраненія фискальныхъ правъ короны, лишаетъ правительство доходовъ, которые идутъ въ пользу контрабандистовъ и лицъ, имъ покровительствующихъ, и при такомъ пожертвованіи достигаетъ только одного: возбуждаетъ противъ Россіи все прибрежное населеніе, вынуждаетъ смотрѣть на ея правительство, не щадящее средствъ для цивилизаціи края, — какъ на препятствіе для развитія общаго благосостоянія.

Не понятно также, какъ можно вопреки исторіи и современному намъ положенію, — считать восточный берегъ рынкомъ для русскихъ произведеній. При настоящемъ положеніи русскаго могущества въ западной части Кавказа, при современномъ намъ состояніи путей сообщенія, торговли и мануфактурной дѣятельности въ нашемъ отечествѣ, — въ Россіи не изготовляется товаровъ, потребляемыхъ горцами; привыкнуть же къ русскимъ произведеніямъ горцы не могутъ, такъ какъ эти произведенія недоступны для нихъ по своей высокой цѣнѣ. По этому, вслѣдствіе самыхъ естественныхъ и неотразимыхъ причинъ, — племена, живущія по восточному берегу, вынуждены запасаться иностранными

товарами, и слѣдовательно восточный берегъ представляетъ такой рынокъ, гдѣ русскія произведенія никогда не сбывались и сбываться не могутъ. Зачѣмъ же охраняютъ этотъ недоступный для насъ рынокъ высокія покровительственныя пошлины, и чему они покровительствуютъ? Развитію мануфактурной дѣятельности Кавказа и Закавказья? Но ея нѣтъ и долго еще не будетъ. И потому, всматриваясь въ дѣйствительное состояніе восточнаго берега, мы увидимъ, что высокія пошлины покровительствуютъ одной контрабандѣ, предоставляя въ пользу контрабандистовъ всѣ тѣ финансовыя сборы, которые должно бы получать правительство.

Неужели, достигая только одного подобнаго результата, можно оправдать учрежденіе таможеннаго надзора по восточному берегу, на однихъ и тѣхъ же основаніяхъ, какъ и въ нашихъ предѣлахъ въ Россіи, — желаніемъ завести единообразіе, и для того подводить подъ одни и тѣже условія совершенно различныя между собою страны?

Подобное стремленіе крайне невыгодно, ибо имъ разрушаются всѣ наши интересы, которые можно создать, соображая таможенный надзоръ съ мѣстными особенностями края и его потребностями.

Изъ изложеннаго выше мы можемъ извлечь, въ общихъ словахъ, слѣдующія данныя о мѣстныхъ торговыхъ условіяхъ восточнаго берега:

1) Горцы могутъ пріобрѣтать только самые дешевые мануфактурные товары, которыхъ нѣтъ въ Россіи, и которые изготовляются для нихъ въ Англіи и Турціи.

2) Потребность въ этихъ товарахъ такъ сильна, что не смотря на строгости таможни и затрудненія отъ крейсерства, — товары эти доставляются имъ въ большихъ массахъ въ видѣ контрабанды.

3) Надзора за контрабандой очевидно быть не можетъ, и стало быть вмѣстѣ съ мануфактурными товарами долженъ происходить *вывозъ* военныхъ припасовъ и *вывозъ* женщинъ и плѣнныхъ.

4) Покровительственныя пошлины дѣлаютъ контрабанду очень прибыльнымъ промысломъ и, кромѣ побужденія предаваться ей, причиною слѣдующихъ невыгодъ:

а) Купцы, поселившіеся въ пунктахъ, занятыхъ нами, уплачивая покровительственныя пошлины, не могутъ соперничать съ

контрабандистами въ дешевизнѣ товаровъ и потому не могутъ завести торговли съ туземцами, а черезъ это, лишаясь средствъ увеличить свои обороты, не имѣютъ ни какого разумнаго побужденія селиться въ важныхъ для русскаго правительства пунктахъ, и содѣйствовать ихъ развитію.

б) Выгодность контрабанды причиною образованія по всему берегу, вѣтъ нашего вліянія, турецкихъ селеній, которыя, имѣя большой сбытъ между туземцами, производятъ большіе обороты неоплаченными пошлиною товарами, уменьшая чрезъ то въ огромныхъ размѣрахъ таможенные доходы.

в) Контрабанда, доставляемая безъ всякаго риску въ порты Абхазіи и Самурзакани, съ большою удобностью проникаетъ въ Закавказскій край,—и удовлетворяя потребности жителей неоплаченными пошлиною товарами, уменьшаетъ привозъ этихъ товаровъ черезъ таможни Мингреліи (Поти и Редуть-Кале) и пропорціонально уменьшаетъ таможенные доходы Закавказья.

г) Для прочнаго покоренія страны необходимо развитіе ея благоденствія, чтобы это благоденствіе, въ свою очередь, доставило правительству средства достигать своихъ цѣлей въ краѣ посредствомъ созданія новыхъ источниковъ доходовъ, которые бы дали возможность обойтись безъ пособій со стороны русскаго государственнаго казначейства.

Вотъ цѣли, которыхъ нужно достигать, и неблагопріятныя условія, которыя нужно парализировать или обратить въ свою пользу, при учрежденіи системы таможеннаго надзора и сбора,—задача вовсе не такая трудная, какъ можетъ казаться съ перваго взгляда.

Никто конечно не станетъ оспаривать, что самое вѣрное средство убить контрабанду, это сдѣлать ее промысломъ невыгоднымъ. Никто не будетъ также опровергать—что если тайную торговлю, которую нѣтъ возможности ни прекратить, ни преслѣдовать, обратить въ явную,—то фактическій надзоръ за нею до крайности облегчится.

Обоихъ этихъ результатовъ мы достигнемъ разомъ, если рѣшимся признать на бумагѣ то, что существуетъ какъ фактъ въ теченіи 50 лѣтъ,—именно: свободу торговли на восточномъ берегу, т. е. отмѣну покровительственныхъ пошлинъ, которыя здѣсь покровительствуютъ одной контрабандѣ.

Взаимнъ покровительственныхъ пошлинъ необходимо учредить финансовый сборъ со всѣхъ предметовъ торговли, не свыше того, что платятъ теперь контрабандисты владѣльцамъ за укрывательство; 4% или 5% съ цѣнности товаровъ, какъ тахитимъ сбора, составить справедливую премію въ пользу правительства, которое доставляетъ безопасность купцамъ, и нисколько не можетъ быть обременительна ни для нихъ, ни для потребителей.

Съ отрицною покровительственныхъ пошлинъ положеніе купцовъ, торгующихъ въ пунктахъ занятыхъ нами, совершенно уравнивается съ положеніемъ купцовъ, живущихъ въ турецкихъ селеніяхъ. По этому первые, пользуясь большею безопасностью и нисколько не подвергаясь риску конфискаціи, будутъ имѣть большія преимущества передъ контрабандистами и значительно расширять свои обороты въ ущербъ послѣднимъ.

За тѣмъ остается направить торговое движеніе преимущественно на тѣ пункты, которые для цѣлей правительства должны быть развиты прежде другихъ.

Таковыми пунктами отъ укр. Гагры до укр. Св. Николая должно считать Сухумъ и Поти, — а далѣе къ устьямъ Кубани: укр. Константиновское.

Купеческія суда вообще раздѣляются на *суда дальняго плаванія*, которыя могутъ держаться въ морѣ при всякой погодѣ и совершать самые отдаленные переходы, и на *каботажные суда*, которыя не отходятъ далеко отъ береговъ, чтобы при первой неблагопріятной погодѣ скрыться въ портъ или, гдѣ нѣтъ портовъ, какъ на восточномъ берегу, чтобы, по примѣру турецкой кочермы, при опасномъ вѣтрѣ тотчасъ же быть вытасканными на берегъ.

По Парижскому трактату Анапа, Сухумъ, Редутъ-Кале и Поти открыты для всѣхъ иностранныхъ судовъ, естественно, дальняго плаванія. Суда эти, по большому своему размѣру, не могутъ имѣть непосредственнаго сообщенія съ открытымъ берегомъ, но останавливаются впереди его на якорѣ и посылаютъ свои гребныя суда. По этому суда дальняго плаванія не могутъ быть опасны въ случаѣ плаванія ихъ по восточному берегу: если бы желая избѣгнуть карантина или таможни, они вздумали миновать портъ, — то крейсера всегда имѣютъ возможность открыть ихъ, а въ случаѣ нарушенія постановленныхъ правилъ, взять или ис-

требить. Не такъ-то удобно конфисковать каботажное судно и въ особенности турецкую кочерму, которая можетъ плыть подлѣ самаго прибрежья, заходить въ устье самаго незначительнаго ручья и прямо вытаскиваться на сушу въ каждой произвольной точкѣ берега. Пользуясь такими свойствами, кочерма и другое каботажное судно, всегда могутъ избѣгнуть карантина и таможи, и тѣмъ подвергнуть страну опасности отъ заразы и лишить правительствѣ таможенныхъ доходовъ. Въ виду такой опасности, въ большой части государствъ право производить каботажное плаваніе принадлежитъ исключительно подданнымъ государства.

У насъ на восточномъ берегу, вслѣдствіе совершеннаго отсутствія русскаго каботажа, дозволено плавать и турецкимъ кочермамъ. А такъ какъ послѣднія всегда производили и производятъ при всякомъ удобномъ случаѣ контрабандную торговлю и даже доставляютъ непокорнымъ племенамъ военные припасы и эмисаровъ,—то при открытіи восточнаго берега свободной торговлѣ необходимо постановить правиломъ, чтобы всякая кочерма, приходящая изъ Турціи, заходила прежде всего въ г. Поті для карантиннаго очищенія и уплаты финансовыхъ пошлинъ, и чтобы только по полученіи свидѣтельства въ уплатѣ послѣднихъ могла продолжать плаваніе безпрепятственно вдоль всего восточнаго берега. Судамъ же дальняго плаванія предоставить выдерживать карантинъ и очищать финансовою пошлиною свои грузы въ каждомъ изъ открытыхъ для иностранной торговли портовъ.

Эти неизбѣжныя мѣры, внушаемыя заботливостью объ общественной безопасности, совершенно достаточны, чтобы направить торговое движеніе на тѣ пункты, которые прежде другихъ требуютъ развитія.

Каботажныя суда, выдержавшія карантинъ и уплатившія финансовыя пошлины—пріобрѣтутъ тѣмъ право приставать въ произвольной точкѣ берега на всемъ его протяженіи, открытомъ свободной торговлѣ, именно: отъ Анакліи до устьевъ р. Кубани. Границею же для движенія товаровъ, неоплаченныхъ покровительственною пошлиною, необходимо назначить морской берегъ между означенными пунктами и линіею Ингура и Кубани.

Вся обширная область, заключающаяся между этими границами, заселена или непокорными горцами, которые не имѣютъ ни какой промышленности, или нашими военными поселеніями,

обремененными военною службою. Все это населеніе нуждается для своего развитія, въ искусственномъ распространеніи до-вольства и богатства. По этому допускъ къ нимъ неоплаченныхъ пошлиною товаровъ будетъ не только справедливою мѣрою, но весьма сильнымъ средствомъ для цивилизаціи и слѣдовательно для умиротворенія края и прочнаго его покоренія.

Теперь спросимъ себя, въ какой степени возможно охраненіе границъ привилегированной области, и не потребуетъ ли такихъ расходовъ отъ правительства, которые превзойдутъ ожидаемые финансовыя сборы?

По всей длинѣ линіи р. Кубани, начиная отъ истоковъ, т. е. отъ подошвы Эльборуса, гдѣ конечно, по затруднительности сообщеній, перевозъ контрабанды невозможенъ, — до самаго ея устья въ Черномъ морѣ, — расположены станицы линейныхъ казаковъ въ 15—20 верстахъ одна отъ другой, и отдѣльные посты въ 5 или 5 верстахъ разстоянія. Стало быть по всей длинѣ р. Кубани есть уже готовая линія таможенныхъ кордоновъ, учрежденіе которой не потребуетъ ни какихъ расходовъ отъ правительства. И если всѣ послѣдователи запретительной таможенной системы, для прекращенія контрабандной торговли на границахъ Персіи и Турціи, считаютъ достаточнымъ учрежденія кордонныхъ постовъ изъ донскихъ казаковъ; то очевидно, что подобные же посты линейныхъ казаковъ, подкрѣпленные многочисленными станицами, — гдѣ по требованію таможенного начальства могутъ быть немедленно собраны и высланы сотни кавалеріи, — представляютъ такую сильную таможенную линію, которая безъ затрудненія можетъ предохранить Черноморье и Терскую область отъ вторженія контрабанды.

Другая часть границы, которая должна имѣть такое же назначеніе какъ и линія р. Кубани, — именно прекратить движеніе неоплаченныхъ пошлиною товаровъ, — есть теченіе р. Ингура, отъ Анаклии до границъ Сванетіи — на длину около 60 верстъ, и часть морскаго берега отъ Анаклии до укр. Св. Николая — также въ 60 верстъ длиною. По послѣдней границѣ существуетъ карантинно-таможенная линія, а слѣдовательно открытіе для свободной торговли восточнаго берега потребуетъ расхода на учрежденіе вновь таможенного надзора по р. Ингуру на длину 60 верстъ, что конечно составитъ самую ничтожную сумму.

За тѣмъ остается только таможенный надзоръ за производствомъ свободной торговли. Какъ бы ни были ничтожны финансовыя пошлины, мелкіе торговцы, — которые при слабости развитіи страны, будутъ преимущественно заниматься торговлею, — всегда найдутъ для себя болѣе выгоднымъ не платить ничего и потому будутъ стараться избѣгнуть платежа пошлинъ и продавать неоплаченные пошлиною, т. е. контрабандные товары. Положимъ, что при финансовой пошлинѣ премія въ пользу контрабандиста слишкомъ не велика, и потому купцы торгующіе открыто по постановленіямъ правительства, не подвергая свои обороты ни малѣйшему риску, могутъ оказывать успешное соперничество контрабандистамъ; но на одно это соперничество нельзя надѣяться, и необходимъ строгій и дѣйствительный таможенный надзоръ, который лишилъ бы контрабандистовъ всякой возможности избѣгнуть уплаты пошлинъ. Этого можно достигнуть не иначе какъ съ помощью усиленнаго крейсерства по всему восточному берегу и сухопутныхъ таможенныхъ постовъ по прибрежью.

Говоря о восточномъ берегу Чернаго моря, мы должны раздѣлить его на двѣ, совершенно различныя между собою, части. Первая часть — начиная отъ укр. Гагры до устья р. Кубани на Черномъ морѣ, гдѣ существовала прежняя береговая черноморская линія и обитаютъ враждебныя намъ племена, и гдѣ занятіе линіи прибрежья было бы преждевременно. Если передъ англо-французскою войною, когда былъ у насъ на Черномъ морѣ военный флотъ, мы должны были успѣшно снять все укрѣпленія и уничтожить ихъ оборону, то новое занятіе берега, теперь когда у насъ осталось только 6 корветовъ, — было бы слишкомъ нерационально. Занятіе здѣсь прибрежья должно происходить не со стороны моря, а со стороны сѣверной покатости кавказскаго хребта, къ чему и направлены наши военныя дѣйствія. Когда произойдетъ это занятіе — предсказать трудно, но въ настоящее время на этой части берега таможенный надзоръ вынужденъ ограничиться строгимъ морскимъ крейсерствомъ. И если на двухъ станціяхъ Константиновской и Сухумской будутъ заведены легкія паровыя суда, подобныя шкумъ «Пицунда», съ однимъ или двумя орудіями большаго калибра, съ ходомъ не менѣе 12 узловъ въ часъ, тонкими антрацитомъ, слѣдовательно невидныя

издали,—и если при томъ всякое судно, неимѣющее таможеннаго свидѣтельства въ уплатѣ финансовой пошлины, будетъ конфисковано въ пользу поимщиковъ,—то нѣтъ сомнѣнія, что крейсерство подобныхъ 6 судовъ можетъ имѣть вовсе не тѣ послѣдствія какихъ достигали, во время существованія береговой черноморской линіи, наши парусные фрегаты и корветы.

Вторая часть берега отъ Гагры до укр. Св. Николая проходитъ по областямъ, давно принадлежащимъ Россіи, гдѣ населеніе исповѣдуетъ большею частію христіанскую вѣру, и гдѣ русское могущество, за исключеніемъ Абхазіи, встрѣчаетъ полное сочувствіе туземцевъ. Фактическое занятіе береговой линіи здѣсь вовсе не можетъ имѣть тѣхъ неудобствъ, которыя такъ дорого стоили намъ на береговой черноморской линіи. Ни, въ Гуріи, ни въ Мингреліи, ни въ Самурзакани—вовсе нѣтъ надобности въ укрѣпленіяхъ: не было примѣра чтобы наши казачьи посты подвергались нападенію туземцевъ, и потому учрежденіе на второй части восточнаго берега береговыхъ постовъ и содержаніе строгаго прибрежнаго крейсерства, самаго дѣйствительнаго для уничтоженія каботажной контрабандной торговли,—не можетъ встрѣтить ни какихъ затрудненій.

Если береговые посты, снабженные азовскими барказами, будутъ расположены въ 10—12 верстахъ одинъ отъ другаго, то конечно наблюденіе съ каждаго изъ нихъ по 5 верстъ прибрежья въ обѣ стороны такъ удобно, что трудно будетъ просмотрѣть контрабандную кочерму, которая рѣшилась бы пристать къ берегу между двумя постами.

Бдительность постовъ можетъ быть возбуждена до крайняго предѣла очень простымъ и естественнымъ постановленіемъ: что всякое каботажное судно, которое плыветъ вдоль берега, безъ таможеннаго свидѣтельства въ уплатѣ финансовой пошлины, взятаго въ Поті, *должно быть конфисковано какъ контрабандное и отдано въ пользу поимщиковъ*, безъ всякихъ призовыхъ комиссій и другихъ обрядовъ, затягивающихъ безъ нужды исполненіе дѣла, и безъ всякихъ разсужденій о томъ была ли на немъ военная контрабанда и каковы были намѣренія экипажа.

Такъ какъ всякое каботажное судно можетъ идти къ восточному берегу не иначе какъ съ паспортомъ визированнымъ на-

шимъ консуломъ, то не составитъ никакого затрудненія объявлять каждому хозяину кочермы, что судно его будетъ конфисковано, если не зайдетъ прежде всего въ г. Потти и не уплатитъ тамъ финансовой пошлины. Это предостереженіе, кромѣ того, должно быть внесено въ визу, послѣ чего никто не имѣетъ законнаго права жаловаться, если судно будетъ конфисковано, вслѣдствіе неимѣнія на немъ таможеннаго свидѣтельства.

Представимъ себѣ какіе результаты должны получиться при исполненіи предлагаемыхъ мѣръ.

Въ торговлѣ, какъ извѣстно, самое главное условіе есть возможность вѣрно рассчитать время и всѣ расходы по заготовленію и доставкѣ товаровъ. Если я навѣрно знаю впередъ во что обойдется мнѣ товаръ, въ какое время я доставлю его и что возьму въ обмѣнъ, то конечно весь оборотъ можетъ быть веденъ правильно, и выгоды отъ него вѣрныя.

Вотъ почему, если мы предложимъ купцу съ одной стороны заплатить 5% съ цѣнности товара и, получивъ въ замѣнъ этой пошлины таможенное свидѣтельство, вести свой товаръ безъ всякаго риска куда угодно, а съ другой стороны предоставимъ не платить ничего, но подвергнуться вѣроятному, при дѣйствительномъ таможенномъ надзорѣ, риску конфискаціи,—то конечно нѣтъ возможности сомнѣваться, что всякій купецъ предпочтетъ уплатить финансовыя пошлины и доставить себѣ безусловный покой. Откажутся отъ этого лишь тѣ купцы, которые хотятъ доставлять эмисаровъ и военные припасы къ враждебнымъ намъ племенамъ,—но такихъ контрабандистовъ самое малое число: большинство пойманныхъ съ контрабандою судовъ имѣло грузъ мануфактурныхъ товаровъ и только незначительную часть пороху и свинцу. Исключеніе составляютъ развѣ суда съ сѣрою, порохомъ и свинцомъ, купленными англичаниномъ Лонгвортомъ въ Трапезондѣ и присланными въ подарокъ горцамъ въ 1856 году. Конечно, такихъ случаевъ очень не много, и дѣятельное крейсерство быстро ходящихъ паровыхъ судовъ будетъ для нихъ непреодолимую преградою, о существованіи которой до сихъ поръ они не могли и подозрѣвать.

Слѣдовательно, принимая предлагаемыя мѣры, кажется можно ручаться, что контрабанда сдѣлается невыгоднымъ занятіемъ и потому изъ тайнаго промысла обратится въ явную торговлю иностранными товарами на турецкихъ каботажныхъ судахъ.

Стало быть это все таки не русская торговля, о появленіи и развитіи которой на восточномъ берегу нужно стараться всѣми силами?

Дѣйствительно это не русская торговля, которой при настоящемъ положеніи страны вовсе не существуетъ и существовать не можетъ,—но первый рациональный шагъ къ созданію здѣсь русской торговли. Финансовыя пошлины прежде всего составляютъ для правительства новый доходъ, который идетъ теперь въ пользу контрабандистовъ и ихъ покровителей. Этотъ новый доходъ, создаваемый свободною торговлею, даетъ намъ средства къ прочному водворенію въ краѣ,—на что необходимы огромныя издержки, которыя Россія долго не можетъ сдѣлать изъ существующихъ доходовъ, имѣющихъ свое назначеніе.

Кто былъ въ г. Поті, тотъ имѣлъ случай убѣдиться, что не смотря на свое выгодное положеніе, на учрежденіе пароходства по Ріону и проложеніе удобнаго сообщенія къ Тифлису,—г. Поті не имѣетъ и сотою части того значенія, которое онъ долженъ бы имѣть какъ главный складъ иностранныхъ товаровъ для восточнаго берега и закавказья и единственный портъ для сбыта всѣхъ произведеній послѣдняго. Главная причина тому: отсутствіе порта въ Поті, открытый рейдъ котораго доступенъ для судовъ дальняго плаванія только нѣсколько мѣсяцевъ въ году, съ огромными при томъ затрудненіями для выгрузки товаровъ. Устранить это можно только постройкою искусственнаго порта, на что, вслѣдствіе мѣстныхъ затрудненій, потребуются огромныя суммы,—почему начать это предпріятіе совершенно невозможно при ежегодномъ отпускѣ 50—100 тысячъ на всѣ общепользныя предпріятія для Кутаисскаго генераль-губернаторства. Финансовый сборъ съ товаровъ, привозимыхъ нынѣ въ видѣ контрабанды, значительно увеличить возможность постройки въ Поті порта, а неминуемымъ слѣдствіемъ этого будетъ уничтоженіе значенія портоваго города Трапезонда и перемѣщеніе всего торговаго его движенія въ закавказскій край. Очевидно, что если бы иностранныя суда могли приходить и уходить во всякое время въ г. Поті, то сюда бы привозились ими всѣ товары, потребляемые на восточномъ берегу и въ закавказьѣ,—а все'не въ Трапезондѣ, гдѣ нѣтъ порта и къ которому не положено удобнаго сообщенія.

Гдѣ же перевозка контрабанды и рискъ при такомъ провозѣ будетъ менѣе?

Прекратить контробандный ввозъ по побережью Абхазіи, Самурзакани и Гуріи, мы въ настоящее время не имѣемъ ни какой возможности, стало быть рискъ при тайномъ провозѣ здѣсь не существуетъ.

Товары, ввезенные контрабандою въ Гурію, Самурзаканъ и Абхазію, пойдутъ тѣмъ же самымъ путемъ, какъ и товары, пропущенные таможенными, и потому издержка на перевозку въ обоихъ случаяхъ одинакова.

По этому премія для контрабандной торговли между укр. Гагры и укр. Св. Николая достигаетъ наибольшей величины и равна всей покровительственной пошлинѣ.

Очевидно, что всякая мѣра, которая въ состояніи уменьшить эту наибольшую величину премии контрабандиста, *должна считаться весьма полезною для увеличенія таможенныхъ доходовъ закавказскаго края.*

Если мы учредимъ таможенную линію по р. Ингуру, то посредствомъ ея уничтожимъ возможность ввозить открыто контрабанду изъ Абхазіи и Самурзакани въ закавказскій край.

Контрабанда въ такомъ случаѣ, вмѣсто удобной и дешевой перевозки по прибрежной равнинѣ должна пройти чрезъ горы Самурзакани, Цебельды и Сванетіи, и только тогда можетъ появиться въ Закавказьѣ. Такъ какъ на этомъ пути, кромѣ тропинокъ, вовсе нѣтъ дорогъ, да при томъ находятся два хребта, покрытыхъ вѣчнымъ снѣгомъ и недоступныхъ большую часть года даже для сообщенія туземцевъ,—то очевидно перевозка здѣсь контрабанды въ большихъ массахъ невозможна, а въ малыхъ такъ затруднительна, что будетъ стоить по крайней мѣрѣ тоже самое, что и покровительственная пошлина а въ такомъ случаѣ въ пользу контрабандиста не будетъ ни какой премии, и слѣдовательно контрабанда невозможна.

Изъ всего этого слѣдуетъ такой выводъ:

Если мы перенесемъ таможенную линію на р. Ингуръ и откроемъ свободной торговлѣ берегъ Абхазіи и Самурзакани, то мы не только не уменьшимъ таможенныхъ сборовъ съ товаровъ, идущихъ въ Закавказскій край, но создаемъ шансы для его увеличенія.

Отъ Анакліи до границъ Сванетіи—до 60 верстъ, и потому учрежденіе здѣсь строгаго таможеннаго надзора не трудно. Если же при этомъ мы фактически закроемъ линію берега отъ Св. Николая до Анакліи, то конечно провозъ контрабанды изъ приморскихъ пунктовъ въ Закавказье, сдѣлается невозможнымъ и будетъ происходить только по сухопутной границѣ нашей съ Турціею. Прекратить по этой послѣдней линіи контрабанду, провозимую черезъ Трапезондъ и Батумъ, зависитъ конечно отъ строгости и дѣйствительности таможеннаго надзора, но во всякомъ случаѣ удобенъ онъ или труденъ—это обстоятельство ни сколько не усиливается и не ослабляется открытіемъ для свободной торговли восточнаго берега отъ Анакліи до Гагры.

Изъ предъидущаго вывода неизбежно слѣдуетъ другой.

Если мы откроемъ свободной торговлѣ берегъ отъ Анакліи до Гагры, т. е. отмѣнимъ на этомъ пространствѣ покровительственныя пошлины и замѣнимъ ихъ финансовыми, то создадимъ себѣ новый доходъ, именно: прямой сборъ въ пользу правительства съ контрабандной торговли, которой помѣшать не въ состояніи, да и не имѣемъ ни какой нужды.

Какъ было изложено прежде, русскія мануфактурныя произведенія и иностранныя, перевезенныя на русскихъ судахъ черезъ русскіе порты, т. е. иностранные товары, оплаченные покровительственною пошлиною,—недоступны по своей высокой цѣнѣ для туземцевъ, и потому они никогда ихъ не покупали и покупать не могутъ. При такихъ условіяхъ, если мы воспретимъ строгимъ таможеннымъ надзоромъ привозъ иностранныхъ товаровъ безъ покровительственной пошлины, то мы отдадимъ развитіе богатства и цивилизаціи всей страны, прилегающей къ восточному берегу Чернаго моря, и такимъ образомъ, поддерживая искусственно дикое состояніе туземцевъ, сами для себя создадимъ искусственно необходимость военныхъ съ ними дѣйствій, или значительно продлимъ это неестественное положеніе страны, которое такъ дорого обходится русскому правительству.

Если же мы откажемся отъ покровительственныхъ пошлинъ, то мы быстро создадимъ торговлю и подвинемъ посредствомъ ея развитіе благоденствія и цивилизацію края, да, сверхъ того, получимъ прямымъ путемъ новый и весьма значительный доходъ въ пользу правительства.

Кто имѣлъ случай видѣть базаръ г. Сухума и сравнить его

съ базарами Келасуръ, Очемчиръ и Гудавы, тотъ конечно знаетъ что каждый изъ послѣднихъ въ нѣсколько разъ превосходить обширностью первый. Между тѣмъ въ г. Сухумъ-Калѣ въ 1852 г. привезено было товаровъ на сумму 180 000 рублей, пятипроцентный сборъ съ которыхъ составилъ бы 9000 рублей. Предполагая подобный же привозъ въ 5-хъ остальныхъ пунктахъ, общій итогъ дохода по берегу Абхазіи и Самурзакани будетъ въ 56 000 рублей. Эта сумма должна быть далеко ниже дѣйствительной, такъ какъ мы взяли въ расчетъ только три торговыхъ пункта и оставили безъ вниманія Анаклию, Арсаулъ, Псыртъ, Пицунду и многіе другіе пункты, гдѣ производится торговля на берегу Абхазіи и Самурзакани.

Финансовыя пошлины, составляя законную и справедливую премию въ пользу правительства, доставляющаго купцамъ безопасность, должны падать и на вывозимые произведенія (*). Предполагая, что цѣнность вывоза будетъ въ половину ввоза, мы получимъ, что ежегодный доходъ правительства чрезъ открытіе свободной торговли на берегу Абхазіи и Самурзакани будетъ до 60 000 рублей въ годъ.

Теперь, если возьмемъ численность населенія Абхазіи и Самурзакани, а также численность джигетовъ, убыховъ, шапсуговъ, натухайцевъ, абадзеховъ и нашихъ казачьихъ поселеній до р. Кубани, примемъ, что потребление послѣдними иностранныхъ товаровъ будетъ одинаково съ потреблениемъ абхазцевъ,—а потому, взявъ 60 000 рублей ежегоднаго дохода за третій членъ пропорціи, опредѣлимъ четвертый, т. е. общій итогъ дохода правительства чрезъ открытіе всего восточнаго берега отъ устья Кубани до Анаклии,—то сумма въ 500 000—400 000 рублей ежегоднаго дохода намъ не покажется преувеличенною.

Если восточный берегъ будетъ открытъ для свободной торговли только 10 лѣтъ, т. е. наименьшій срокъ прочаго занятія этой части Кавказа, то мы извлечемъ изъ него 5 000 000—4 000 000 рублей, которые въ противномъ случаѣ будутъ раздѣлены между контрабандистами и ихъ укрывателями.

Сверхъ того, правительство, со времени учрежденія карантинно-таможенной линіи въ Абхазіи, платитъ ежегодно въ возна-

(*) По ходатайству князя Воронцова наложена пошлина по 10 коп. съ пуда орѣха и пальмы, вывозимыхъ съ восточнаго берега. А какъ пудъ пальмы и орѣха даже въ настоящее время стоитъ менѣе 1 рубля, то этотъ сборъ составляетъ болѣе 10% съ цѣнности и нисколько не уменьшилъ вывоза этихъ деревъ.

граждене владѣльцамъ побережья 12 000 рублей Уничтожая покровительственную пошлину, расходъ этотъ можетъ быть отмѣненъ или значительно уменьшенъ, такъ какъ въ замѣнъ его владѣльцы торговыхъ мѣстечекъ могутъ обложить сборомъ въ свою пользу всѣхъ купцовъ, которые захотятъ имѣть лавки или вздумаютъ поселиться на ихъ земляхъ.

Главная цѣль, съ которою доказывалась необходимость открытія восточнаго берега для свободной торговли, заключается въ желаніи содѣйствовать сколько нибудь изысканію средствъ для развитія нашего морскаго могущества на Черномъ морѣ.

Финансовый сборъ съ иностранныхъ товаровъ, и мѣстныхъ произведеній, идущихъ въ обмѣнъ на первые, создаваемый свободною торговлею, — даетъ ежегодно значительный новый доходъ, который въ десятокъ лѣтъ составитъ огромныя суммы, необходимыя для развитія занятыхъ нами пунктовъ и постройки здѣсь портовъ.

Порты, выстроенные на восточномъ берегу, дадутъ возможность перемѣстить торговое движеніе Трапезонда и Батума въ наши предѣлы и тѣмъ создадутъ новые источники доходовъ.

Перемѣщеніе торговаго движенія въ наши предѣлы породить возможность перевозки на русскихъ судахъ, всѣхъ товаровъ, потребляемыхъ на восточномъ берегу, т. е. можетъ дать занятіе русскому каботажу; но для послѣдняго, кромѣ грузовъ, необходимы русскія суда и русскіе матросы, которыхъ вовсе нѣтъ на Черномъ морѣ.

Конечно, морское населеніе можетъ быть сформировано на сѣверномъ берегу Чернаго моря, точно также, какъ и на восточномъ, но судостроеніе ни въ какомъ случаѣ не можетъ быть развито на сѣверномъ берегу, ибо всѣ области, прилегающія къ послѣднему, совершенно лишены лѣсовъ, минераловъ и топлива, т. е. всѣхъ матеріаловъ необходимыхъ для судостроенія.

Восточный берегъ, покрытый сплошь лѣсами, съ примыкающими къ нему Кавказскими горами, заключающими въ недрахъ своихъ безчисленныя минеральныя богатства, — есть единственное мѣсто, гдѣ Россія можетъ съ выгодною заготовлять всѣ матеріалы, необходимыя для постройки военныхъ судовъ и будущаго коммерческаго флота на Черномъ морѣ.

Очевидно, что до тѣхъ поръ пока мы должны будемъ покупать за границею суда для коммерческаго флота, наши русскія

суда будутъ стоять дороже чѣмъ иностранныя, и потому не можетъ быть никакого соперничества между перевозкою на русскихъ и иностранныхъ судахъ. Отъ этого вся виѣшняя торговля Россіи на Черномъ морѣ производится исключительно на иностранныхъ судахъ и иностранцами. Даже и сбытъ хлѣба подлѣжитъ тому же закону.

Такое положеніе, въ настоящее время, когда по географическимъ причинамъ наши порта Чернаго моря удалены далѣе портовъ всѣхъ другихъ государствъ отъ мѣстъ производства колоніальныхъ товаровъ, не представляетъ особенно-большихъ потерь, но съ прорытіемъ Суэзскаго канала г. Одесса напримѣръ будетъ на 2000 миль ближе Лондона, Ливерпуля, Амстердама и проч., откуда приходятъ теперь къ намъ всѣ колоніальные товары, а слѣдовательно всѣ выгоды болѣе близкой и дешевой перевозки переходятъ на сторону Россіи. По этому, послѣ прорытія Суэзскаго канала допустить по прежнему перевозить къ намъ колоніальные товары черезъ Англію, Францію и Голландію было бы самою грубою, вредною и непростительною ошибкою. Мы должны будемъ платить вдвое большую сумму за фрахтъ, и такимъ образомъ искусственно возвысимъ цѣну колоніальныхъ товаровъ и чрезъ-то сдѣлаемъ ихъ недоступными для массы народа и потому удалимъ его богатство и благоденствіе. А между тѣмъ, иначе быть не можетъ, до тѣхъ поръ, пока мы не достигнемъ возможности строить у себя дома коммерческія суда также дешево, какъ строятъ у себя англичане и другіе.

Восточный берегъ имѣетъ колоссальные запасы самыхъ дешевыхъ и превосходныхъ матеріаловъ для судостроенія, которыми мы до настоящаго времени не пользовались и не пользуемся. Неужели же подобное безъучастное хладнокровіе къ развитію нашего морскаго могущества можетъ существовать и теперь въ виду такого событія, какъ прорытіе Суэзскаго канала, которое дѣлаетъ порты сѣвернаго берега Чернаго моря главными складами колоніальныхъ товаровъ для всей Россіи? Неужели и теперь еще не время приступить къ разработкѣ тѣхъ огромныхъ богатствъ, которыя даны провидѣніемъ въ наше распоряженіе на восточномъ берегу?

Повторяю опять: на всемъ Черномъ морѣ только восточный берегъ имѣетъ изобиліе матеріаловъ для судостроенія, и потому всякая мысль о созданіи коммерческаго мореплаванія, будетъ не-

избѣжно однимъ лишь абстрактнымъ умствованіемъ, если мысль эта не будетъ основана на прочномъ занятіи и развитіи восточнаго берега Чернаго моря. Какъ бы ни излагали краснорѣчиво доводы противники такого мнѣнія, какъ бы ни были велики и отдаленны цѣли, которыхъ они предполагаютъ достигнуть покровительствомъ отдѣльных мореходныхъ компаній и выдачею привилегій,—этимъ искусственнымъ путемъ не возможно создать коммерческаго флота. Единственная вѣрная къ тому дорога—это создать все необходимое для образованія и существованія коммерческаго флота, и тогда онъ явится естественно, какъ неизбежное слѣдствіе, безъ всякихъ привилегій и премій.

Для существованія флота необходимы суда и матросы—и потому постройка дешевыхъ судовъ у себя дома и образованіе матросовъ, въ наше время, составляютъ первѣйшую заботу, для достиженія которой всякія пожертвованія вполнѣ оправдываются.

Вотъ почему прочное занятіе восточнаго берега, заведеніе судостроенія и развитіе здѣсь морскаго населенія—должно обратить на себя исключительное вниманіе всѣхъ и cadaго.

Выше было изложено, что въ настоящую минуту мы можемъ, безъ всякихъ военныхъ дѣйствій, учредить береговые таможенные посты и прибрежное отъ нихъ крейсерство на всемъ пространствѣ отъ укр. Св. Николая до укр. Гагры, т. е. на длину болѣе 200 верстъ. Прибрежное крейсерство производилось и производится азовскими казаками, которые смѣняются черезъ три года, и потому, развивая свои морскія познанія на восточномъ берегу Чернаго моря, не приносятъ ему никакой пользы. Пока подобный порядокъ будетъ существовать, то конечно нельзя ожидать никакой вѣроятности развитія здѣсь морскаго населенія. И потому полезно бы измѣнить эту систему на общепринятую систему прочнаго покоренія края посредствомъ военной колонизаціи. Если на пространствѣ отъ Гагры до укр. Св. Николая расположить 20 постовъ, не изъ 20 азовскихъ казаковъ, перемѣняющихся черезъ три года, а изъ 200 человѣкъ женатыхъ солдатъ или матросовъ, прочно водворенныхъ по примѣру казачьихъ станицъ, къ которымъ дозволить приписываться и туземцамъ христіанскаго вѣроисповѣданія, то конечно таможенный надзоръ и русское каботажное плаваніе на всемъ этомъ пространствѣ будутъ вполнѣ обезпечены.

Положеніе этихъ поселеній нельзя сравнивать съ положеніемъ

укрѣпленій береговой черноморской линіи. Тамъ укрѣпленія расположены были съ цѣлю лишить горцевъ дешевыхъ товаровъ и заставить ихъ покупать дорогіе; укрѣпленія эти располагались въ странѣ бѣдной землею, удобною для хлѣбопашества, и потому грозили уничтоженіемъ всего благоденствія туземцевъ; все это приводилось въ исполненіе оружіемъ и предвѣщало туземцамъ истребительную войну, разореніе и даже принужденіе съѣзжать, ибо горцы понимали по своему цѣль правительства отрѣзать ихъ отъ всякихъ сношеній съ правовѣрною Турціею. Ничего такого не должно быть въ предполагаемыхъ поселеніяхъ: они могутъ расположиться на свободныхъ земляхъ, которыми имѣетъ право располагать правительство, или на земляхъ купленныхъ у владѣльцевъ и для послѣднихъ совершенно излишнихъ, такъ какъ онѣ остаются безъ всякой культуры. Укрѣпленій здѣсь быть не должно: самая сильная оборона новыхъ станицъ, должна заключаться въ той пользѣ, которую онѣ принесутъ странѣ, какъ центры сбыта, болѣе всѣхъ туземныхъ деревень развитые и выгодные, и въ той связи, какая можетъ быть между поселенцами и туземцами, какъ единовѣрцами. Въ этихъ поселеніяхъ будутъ церкви и при нихъ школы, гдѣ туземцы могутъ учиться и принимать постепенно цивилизацію, которой у нихъ нѣтъ и слѣда, не смотря на 50 лѣтъ пребыванія подъ властію Россіи.

Самое важное неудобство бывшихъ укрѣпленій береговой линіи—именно: невозможность гарнизонамъ отступить въ случаѣ войны съ европейскими державами—не существуетъ для предполагаемыхъ поселеній: разрушить ихъ какъ военныя заведенія непріятель не имѣетъ никакого права, а желаніе грабить нельзя допустить въ цивилизованныхъ народахъ. Поэтому онѣ могутъ спокойно оставаться на берегу, гдѣ подвергаются обыкновеннымъ бѣдствіямъ, какія переноситъ страна, дѣлающаяся театромъ войны, въ случаѣ если бы война проникла за Кавказъ. Къ тому же, если въ составъ станицъ войдутъ туземцы и черезъ это завяжутся родственныя связи между прибрежнымъ и внутреннимъ населеніемъ страны, то конечно въ случаѣ войны, жители станицъ не только могутъ найти въ горахъ убожище, но и все средства возвратить непріятелю съ лихвою все то зло, какое онѣ имъ сдѣлаетъ.

Какое важное вліяніе можетъ имѣть занятіе прибрежной ли-

ни поселеніями дружественными и полезными для туземцевъ, мы имѣемъ весьма хорошій опытъ въ Абхазіи.

До 1856 года Абхазія была по преимуществу христіанская страна, въ наше время исламизмъ преобладаетъ въ Абхазіи. Такая перемена произошла, какъ это было уже упомянуто, отъ того что въ 1856 году всѣ турки, жившіе въ Абхазіи, выселены на линію берега и образовали здѣсь магометанскія селенія, которыя заслонили такъ сказать Абхазію отъ вліянія русскихъ и подчинили совершенно вліянію Турціи. Конечно торговля сосредоточилась въ этихъ селеніяхъ вмѣстѣ съ сосредоточеніемъ населенія; здѣсь явилось относительно большее богатство жителей, построились мечети, явились муллы и школы, посредствомъ которыхъ исламизмъ проникъ во внутренность страны. Если таковы были результаты магометанскаго поселенія, мечетей и магометанскихъ миссіонеровъ, то нѣтъ никакого сомнѣнія, что тоже самое должно произойти съ распространеніемъ христіанства и русскаго вліянія, если прибрежныя селенія будутъ составлены изъ русскихъ и сдѣлаются сосредоточеніемъ торговаго и умственнаго развитія страны. А достигнуть этого очень не трудно: достаточно будетъ десятой части тѣхъ расходовъ, которыхъ стоила береговая черноморская линія, и двухъ—трехъ батальоновъ вмѣсто 20 000 человекъ, которые безплодно погребены между Аяпою и Гаграми. И если правительство для развитія коммерческаго мореплаванія на Черномъ морѣ выплачиваетъ ежегодно Русскому обществу пароходства и торговли свыше милліона рублей, то подобное пожертвованіе, сдѣланное единовременно, весьма достаточно для образованія 20 приморскихъ общинъ, которыя постепенно развиваясь, значительно увеличатъ численность русскаго приморскаго населенія, т. е. дадутъ средство имѣть большее число матросовъ.

Но что же будутъ за матросы изъ пѣхотныхъ солдатъ и къ чему они годятся, скажутъ пожалуй на это предложеніе. Дѣйствительно, изъ пѣхотныхъ солдатъ однимъ переименованіемъ въ приморскіе казаки и поселеніемъ на берегу моря не сдѣлаешь матросовъ; для этого нужно время и очень продолжительное время, въ которое они могли бы сродниться съ моремъ. Но гдѣ бы у насъ Черномъ морѣ не вздумали создать *приморское населеніе*, вездѣ необходимо прежде *поселеніе людей* изъ центральныхъ губерній и слѣдовательно вездѣ придется создать только

матеріалъ для приморскаго населенія, предоставляя времени и необходимости развить изъ него настоящихъ моряковъ. Поэтому вовсе нельзя предположить, чтобы прибрежныя станицы черезъ 3 или 4 года могли снабжать нашъ коммерческій флотъ матросами; но съ другой стороны не возможно сомнѣваться, что если будетъ обращено вниманіе на обученіе ихъ, то въ первый же годъ, приморскія станицы будутъ имѣть достаточное число казаковъ для содержанія прибрежнаго крейсерства въ томъ видѣ, какъ производится оно нынѣ азовскими командами, и что плаваніе ихъ будетъ нисколько не хуже, чѣмъ плаваніе послѣднихъ. Слѣдовательно, съ самаго начала поселенія приморскихъ станицъ, вмѣсто азовскихъ постовъ, именно съ перваго же года можетъ быть вполне достигнута ближайшая цѣль ихъ поселенія. Затѣмъ дальнѣйшее развитіе будетъ зависѣть отъ тѣхъ мѣръ, которыя будутъ приняты для обращенія ихъ въ морское населеніе т. е. въ моряковъ преданныхъ своему дѣлу.

Если крейсерство будетъ производиться поселенцами такъ же хорошо какъ производится азовскими казаками, то сверхъ того дѣйствіе таможенъ найдетъ въ прибрежныхъ станицахъ ту необходимую опору, чтобы заставить уважать сдѣланныя постановленія, которой никогда не доставятъ азовскіе посты. Всѣ торговыя турецкія мѣстечки безспорно расположены на самыхъ выгодныхъ для поселенія пунктахъ и слѣдовательно неизбѣжно должны быть заняты казачьими станицами, а въ такомъ случаѣ одинъ русскій таможенный чиновникъ, имѣющій право, въ случаѣ нужды, потребовать отъ мѣстнаго начальства русскую вооруженную силу, получить всѣ средства прекратить контрабанду и чрезъ то получить именно то уваженіе къ своей власти, отсутствіе котораго обращаетъ нынѣ существующій таможенный надзоръ въ разорительную и ни къ чему не ведущую мѣру.

Поселеніе военное, изъ солдатъ, есть съ другой стороны единственно возможное въ томъ краѣ, гдѣ все населеніе носить оружіе и готово употребить его въ дѣло при первомъ случаѣ. Неспособность къ морской службѣ или вѣрнѣе непривычка къ морю, опять таки не столько важна какъ это можетъ казаться; необходимо припомнить, что первымъ поселенцамъ придется разработать нетронутую почву, заросшую лѣсами, что конечно потребуетъ не мало времени и усилій. Что рыболовство и добровольное плаваніе возможно только по устройствѣ и организаціи

какъ общественнаго хозяйства, такъ и частныхъ хозяйствъ каждаго изъ казаковъ,—а потому потребуется прежде всего употребить въ дѣло неспособность къ морской службѣ и именно тѣ таланты, которые приобрѣтасть кавказскій солдатъ при своихъ цивилизующихъ экспедиціяхъ, изъ которыхъ каждая оканчивается рубкою лѣса, проложеніемъ дорогъ, постройкою казармъ, домовъ и проч.

Можетъ также казаться, что необходимость купить земли у мѣстныхъ владѣльцевъ для водворенія станицъ значительно увеличить издержки поселенія. Но въ такомъ случаѣ должно припомнить, что въ Гуріи, Мингреліи, Самурзакани и Абхазіи, для занятія побережья колоніями нѣтъ нужды въ военныхъ дѣйствіяхъ и сборахъ отрядовъ,—что, безъ сомнѣнія, въ итогѣ обойдется несравненно дороже, чѣмъ покупка земель, которымъ владѣльцы сами не знаютъ еще цѣны и потому могутъ удовлетвориться очень небольшимъ вознагражденіемъ. Слѣдуетъ припомнить также, что съ каждымъ годомъ это незнаніе цѣны своимъ владѣніямъ будетъ уменьшаться, а слѣдовательно издержки на колонизацію южной части восточнаго берега съ каждымъ пропущеннымъ годомъ будутъ пропорціонально увеличиваться.

Вотъ почему, чтобы не создать себѣ искусственно затрудненій въ будущемъ, необходимо немедленно приступить къ началу колонизаціи южной части восточнаго берега. И если правительство, имѣя другіе виды, не можетъ занять сильными колоніями всего пространства отъ Гагръ до укр. Св. Николая, то должно занять ими пространство отъ границъ Сванетіи до укр. Св. Николая, т. е. устроить прочную таможенную линію по чертѣ, назначенной для предохраненія Закавказья отъ контрабанды, ввозимой изъ Абхазіи и вообще изъ пребрежныхъ пунктовъ. Десять станицъ въ 200 семействъ каждая, считая на водвореніе каждой семьи 500 рублей, потребуютъ суммы въ одинъ миллионъ, которая, слѣдовательно, можетъ быть пополнена финансовою пошлиною съ свободнаго ввоза въ три года.

Разрѣшеніе приписываться къ станицамъ туземцамъ христіанскаго вѣроисповѣданія и выходцамъ изъ Турціи мало-азійскимъ христіанамъ, изъ когорыхъ многіе, живя по южному берегу Чернаго моря, имѣли возможность сдѣлаться хорошими матросами и строителями каботажныхъ судовъ,—можетъ удвоить населеніе станицъ безъ всякихъ пожертвованій отъ правительства и удесяти-

рить силу станицъ, создавая надежную связь между ними и внутренностью страны, что составляет единственное ручательство прочности ихъ существованія и важности значенія колоній для развитія русскаго морскаго могущества на Черномъ морѣ.

Только такія колоніи дадутъ намъ доступъ къ лѣсамъ восточнаго берега и доставятъ средства къ ихъ эксплуатаціи для заведенія во-первыхъ правильной торговли лѣсомъ съ сѣвернымъ берегомъ Чернаго моря, страдающимъ отъ недостатка лѣса; во-вторыхъ для доставки лѣса необходимаго при постройкѣ военныхъ судовъ въ Николаевѣ и коммерческихъ въ Севастополѣ—на будущихъ верфяхъ Русскаго Общества пароходства и торговли, и наконецъ для заведенія мѣстнаго судостроенія на восточномъ берегу, для котораго повидимому онъ назначенъ самою природою, вслѣдствіе необыкновеннаго изобилія всѣхъ матеріаловъ, употребляемыхъ при постройкѣ судовъ. Не говоря обо всемъ остальномъ, неужели послѣдній результатъ—отъ надлежащаго быстраго развитія котораго зависитъ наше будущее морское могущество на Черномъ морѣ, успѣхъ прямыхъ нашихъ сношеній съ Индіею по прорытіи Суэзскаго канала, и вслѣдствіе того богатство и благоденствіе всей Южной Россіи,—неужели такой результатъ не заслуживаетъ затраты въ одинъ или нѣсколько миліоновъ? Результатъ этотъ,—если бы достигли его хотя отчасти,—дѣлаетъ изъ побережья Закавказскаго края необходимое условіе для развитія благосостоянія и богатства Россіи, и стало бытъ ставить эту область,—на которую большинство русскихъ смотритъ какъ на разорительную для метрополи колонію,—такъ высоко и придаетъ ей такое важное значеніе, что всѣ пожертвованія, необходимыя для прочнаго ея занятія и быстраго развитія, какъ бы велики онѣ не были, оправдываются вполне въ глазахъ всякаго патріота, желающаго содѣйствовать могуществу, развитію и славѣ своего отечества.

Н. Шавровъ.

27 февраля 1862 года.

Г. Тифлисъ.



ИСТОРИЧЕСКИЙ ВЗГЛЯДЪ НА ВАРАНГЕРСКОЕ ПОМОРЬЕ.

Nescive quid antea, quam natus sis
acciderit, id est semper esse puerum.

Cicero de Oratore.

Съ тѣхъ поръ, какъ западный берегъ Біарміи именуется *Мурманскимъ*, онъ былъ въ обладаніи мурманъ, новгородскихъ славянъ. Жители Біарміи покорены новгородцами въ XI вѣка, при Владимірѣ и Ярославѣ (*). Но торговля предупредила воинскіе подвиги; уже въ IX вѣкѣ новгородцы успѣли главнѣйшія рѣки Біарміи своими колоніями, а въ концѣ X упорные язычники бѣжали сюда съ своими богами и namного усилили массу славянскаго населенія, преимущественно: въ Холмогорахъ, Устюгѣ, Вяткѣ. Въ то же время ихніе мужи вольные заняли берегъ Сѣвернаго океана, изобилующій рыбою, звѣремъ, и лежащій на торговомъ пути къ устью Двины (**). При-

(*) Двинской лѣтописецъ и Карамзинъ.

(**) Сѣверная Двина, не доходя еще Холмогоръ, разбивается на нѣсколько рукавовъ. Може ея подъ Архангельскомъ расширяется до 17, а въ устьѣ до 60 верстъ. Группа рѣчныхъ острововъ тянется вплоть до самого извора, образуя трехъ-угольную площадь, прорѣзанную множествомъ продольныхъ и поперечныхъ протоковъ, которые соединяють главные рукава, въ видѣ естественныхъ каналовъ. Двинская дельта занимаетъ болѣе тысячи квадр. верстъ пространства, гдѣ обитаетъ густое населеніе, въ красивыхъ деревняхъ и селахъ, раскинутыхъ по живописнымъ долинамъ. Уже въ языческія времена существовало здѣсь обширное торжище и славленное на всемъ Сѣверѣ капище Юмалы. Съ моря прѣзжали сюда купцы и вожди скандинавскіе; изъ глубины средоземья стекались торговые люди изъ Перміи, Болгаріи и Великаго Новгорода. Посредствомъ Болгаріи двиняне сообщались съ Средней Азією чрезъ Каспійское море, а чрезъ Черное—съ Грецією и Италією. Такимъ образомъ двинская дельта издревле была извѣстна не только въ Сѣверной Европѣ, Средней Азіи, но и византійскимъ грекамъ. Норманы называли ее, по характеру мѣстности, Гольмъ-гарда, т. е. Островскою Землею, а византійскіе писатели, по образу правленія страны, Вѣлою Сармацією. По отзыву этихъ послѣднихъ, городъ Уикратъ, лежавшій на отдаленномъ сѣверѣ, подлѣ океана, превосходилъ богатствомъ всѣ города Вѣлой и Черной Сармаціи. — Замѣчательный разсказъ Стурдзона въ скандинавскихъ лѣтописяхъ, о богатствѣ капища Юмалы и продѣлкѣ норвежскихъ купцовъ, послѣднихъ на двинскую ярмарку св. Олафомъ, первымъ христіанскимъ королемъ Норвегіи. Вотъ содержаніе этой легенды: На головѣ истукана блистало золото, съ драгоцѣнными камнями; его ожерелье цѣна-

шельцы, по примѣру скандинавскихъ морскихъ наѣзтниковъ, про-
 звали себя норманами, и это имя, въ испорченномъ выговорѣ, за-
 вѣщали всему западному берегу Біарміи, отъ предѣла Бѣлаго
 моря до оконечности Варангерскаго залива. Другой этимологіи не
 можетъ имѣть имя собственное мурманскаго, искони русскаго, берега.

По свидѣтельству Нестора, самоѣды въ XI вѣкѣ платили дань
 новгородцамъ, имѣвшимъ въ низовѣхъ Печоры свою колонію. Какой
 доходъ приносила Печора, можно судить по тому факту, что вели-
 кіе князья въ XII вѣкѣ требовали себѣ печорской дани. Поэтому
 нѣтъ причины сомнѣваться въ современной древности мурманскихъ
 жилищъ. На мурманскомъ берегу Кольская губа и Варангерскій
 заливъ представляютъ наиболѣе удобства для заселенія и морепла-
 ванія. Кольскій островъ выстроенъ двинянами только въ XIII сто-
 лѣтіи (*), для покровительства бѣломорскимъ тресколовамъ и со-
 держанія восточныхъ лопарей въ покорности. Слѣдственно, на бе-
 регу Варангерскаго залива былъ первый притонъ мурманъ. Этотъ
 выводъ согласуется съ скандинавскими преданіями. Исландскія саги
 неоднократно повторяютъ, что за норвежскимъ—къ востоку—тянется
 берегъ Бьярмеландіи (**), подвластной конунгу гардарикскому

дось въ сто пятьдесятъ фунтовъ золота; на колѣнахъ стояла съ золотой монетой
 золотая же чаша, такой величины, что четыре человѣка досыта могли изъ нея
 напиться; его одежда цѣною своею превосходила грузъ богатаго корабля. Купцы,
 приплывъ въ Двиню во время самой ярмарки и покончивъ торги, передъ отъѣздомъ
 вздумали ограбить храмъ Юмалы. Они зашли воровски въ капище въ глубокую
 ночь и похитили все, что могли; но, желая снять ожерелье, крѣпко къ шее при-
 вязанное, отсѣли ему голову. Вдругъ раздался ужасный звукъ и трескъ; стражи
 пробудились и начали рубить въ рога. Хищники бросились бѣжать. Жители съ
 крикомъ и воплемъ гнались за ними и со всѣхъ сторонъ окружили, но, будучи
 неуклюжи въ дѣлѣ воинственномъ, ничего не могли сдѣлать отважнымъ и хорошо
 вооруженнымъ грабителямъ, которые благополучно дошли до своихъ кораблей.

Вслѣдъ за шведами и норвежцами, въ томъ же XI столѣтіи, и двиняне приняли
 христіанскую вѣру. О тогдашнемъ ихъ гражданскомъ благоустройствѣ, можно
 составить понятіе изъ слѣдующей грамоты новгородскаго архіепископа Іоанна,
 дающей игумену Луку, первому настоятелю новаго Михаила Архангела монастыря.
 «Благослови архіепископъ Іоаннъ, новгородскій владыка, у св. Михаила всенеп-
 ную службу и благослови игуменомъ Луку къ св. Михаилу, и буди милость Божія
 и св. Софійи и св. Михаила на посадникахъ двинскихъ и на двинскихъ боярахъ,
 и на боярахъ новгородскихъ, на владичьихъ намѣстникѣхъ, на купецкомъ старостѣ и
 на всѣхъ купцахъ новгородскихъ и заволоческихъ, и на игуменахъ, и на попѣхъ,
 и на всемъ причтѣ церковномъ, и на соцѣхъ, и на всѣхъ крестьянахъ, отъ Емцы
 до моря», и проч.

(*) Собр. госуд. грам. и дог. т. I, стр. 2.

(**) Пермь, Біармія и Бьярмеландія: слова одинакаго смысла. Объяснимся: По
 показанію русскихъ лѣтописцевъ, «Вокругъ и около Перми жили словене: дви-
 няне, пинежане, вилегжане, вычегжане, устюжане, вятчане, гаѣяне (чердынцы и
 кайгородцы) и печора (пустозерцы). Къ западу отъ Двини иноязычные народы:
 корела и лопъ; къ востоку: сямойды, вогуличи, пертасы». Главныя рѣки: Вычегда,
 Вымь, Вишера, Сысола, Луза, Вятка, Чусова и Кама, впадающая въ Волгу, близъ
 города, нарицаемаго Болгарь.

Монахъ Епифаній—современникъ и ученикъ св. Стефана епископа пермскаго,

(русскому). Еще яснѣе свидѣтельствуяють норвежскія руническія граматы, что пограничная съ норвежскою Лапландія,—значить *Варангерское поморье*,—принадлежала новгородцамъ до Св. Олафа, современника Ярослава.

Въ куту Варангерскаго залива, на побережьи Червяной губы, одно урочище доднесь носитъ названіе Гандвига; стало быть, древній Гандвикъ былъ здѣсь, или же обнималъ весь берегъ Біармінъ отъ устья Двины до оконечности Варангерскаго залива.

По мѣрѣ преобладанія въ Біарминѣ русскаго элемента измѣнялись туземныя названія рѣкъ и морскихъ береговъ, такъ напр. рѣка Эжва переименована въ Вычегду; р. Эмва въ Вымъ; р. Сыктѣфъ въ Сысолу; а Гандвикъ мужи вольные нарекли моремъ вольнымъ, или что все равно: моремъ *бѣлымъ*. Но кутъ Варангерскаго залива со-

писавшій житіе сего святителя чрезъ годъ послѣ его кончины, между прочимъ, повѣствуетъ: «Всѣмъ желающему шествовать въ пермскую землю удобенъ путь есть изъ города Устюга рѣкою Вычегдою вверхъ, дондеже увидеть въ самую Пермь».

Поэтому въ XIV вѣкѣ, не токмо на Двинѣ, но и на Вычегдѣ—до преддверія Перми, нынѣшняго Иренскаго уѣзда, не было пермичей. Они тогда уже обрусѣли и забыли свой языкъ. Одни названія нѣкоторыхъ двинскихъ и низовыхъ вычегодскихъ селеній—чисто пермскаго словопроизводства, напоминаютъ о происхожденіи тутошнихъ крестьянъ. Возьмемъ для примѣра Сольвычеготскаго уѣзда селенія: *Котласъ, Ярыжъ, Кивокуре*. Эти названія, вѣрно выражающія мѣстность, буквально значатъ: Устьемъ входъ, Рыхлый боръ, Сподручный заливъ.

Когда архангельскіе и вологодскіе пермичи переименованы въ зырянъ, положительно неизвѣстно; во всякомъ случаѣ, послѣ св. Стефана, ибо онъ навращалъ не зырянъ, а людей пермскихъ, да и первые архіереи, начиная со Стефана, именовались пермскими же, не зырянскими. Приблизимъ къ историческимъ фактамъ. Пермская епархія учреждена въ 1883 году; первый епископъ св. Стефанъ; второй Ісаія; третій Герасимъ святой; четвертый Іона; пятый Кирилъ; шестой Питеримъ святой, убитъ отъ князя вогульского; седьмой Іона святой,—и онъ то крестилъ Великую Пермь, глаголемую Чусовая, въ которой св. Стефанъ никогда не бывалъ. Въ нынѣшней Вологодской губерніи, Иренскаго уѣзда, въ Усть-вымской волости,—гдѣ р. Вымъ устьемъ входитъ въ Вычегду, св. Стефанъ поставилъ первую церковь, затѣмъ построилъ монастырь; тутъ была и его епископія.

Должно замѣтить, что въ существенномъ мѣрѣ нѣтъ ни пермяковъ, ни зырянъ. Эти названія русскаго изобрѣтенія, и сбиваютъ съ толку: ибо одно и то же племя, говорящее искони однимъ языкомъ, мы называемъ двумя различными именами: пермичей архангельскихъ и вологодскихъ титулуемъ зырянами, а чердынскихъ и солгымскихъ—пермяками. Между тѣмъ какъ всѣ они на своемъ родномъ нарѣчьи называютъ себя коми. Стало быть и страна ихъ есть древняя Команія; слово же пермя на языкѣ комановъ значить вольная-земля, какою она и была до пришествія новгородцевъ. Слѣдственно русское слово Пермь, латинское—*Биармия* и скандинавское—*Бьярмеландъ* выражаютъ образъ правленія страны, какъ *Tartarie indépendante* и *Бѣлая Сармація*, но отнюдь не названіе народное или племенное. Къ числу историческихъ зыбкововъ слѣдуетъ причислить и слово Чудь. Много о Чуди было писано, между тѣмъ зырянкъ просто открывается. Новгородцы подъ словомъ Чудь, разумѣли всѣ безъ разлечія инородныя племена, говорящія языкомъ для нихъ *чуждымъ*. На такомъ же основаніи древняя Русь называла *чуждыми* всѣхъ западныхъ европейцевъ, исключая славянъ. Впрочемъ, у всякаго барона своя фантазія.

Хранилъ древнее свое имя, хотя въ томъ же заливѣ новгородскіе мурманы дали русскія названія всѣмъ морскимъ урочищамъ.

Откуда бы не пришли новгородскіе мурманы—прямо съ Великаго Новгорода или съ поморья славянскаго и по-русскаго (Borussia), лежавшаго между устьями рѣкъ Эльбы, Одера, Вислы и Западной Двины; во всякомъ случаѣ они знали мореходное дѣло и пробирались къ океану-морю сухимъ путемъ, съ нагорной половины Обонежской пятины. Такимъ образомъ удалые мурманы наткнулись на оленныхъ аборигеновъ, никому еще неподвластныхъ и занимавшихъ привольную пустыню, вплоть до океана, между 64° и 70° сѣв. шир. въ предѣлахъ нынѣшнихъ уѣздовъ Кемскаго и Кольскаго.

Употребляя то силу, то дружелюбные привѣты, острые славяне сошлись съ простодушными дикарями, и постигая важность приморской селитьбы, поселились на берегу Варангерскаго залива, образующаго цѣлое море и одареннаго отъ природы превосходными естественными гаванями, съ которыхъ они, по варяжской натурѣ, могли дѣлать набѣги на приходящіе къ устью Двины торговые суда. Мы знаемъ съ какими слабыми силами совершалось завоеваніе Сибири; не труднѣе поддавались и здѣшніе дикари. Тѣмъ болѣе, что они были подготовлены къ покорству: присоединеніемъ къ Новгороду сосѣдней Обонежской пятины, населенной древними скритефиннами, племенами однородными съ оленными номадами. Первыхъ новгородцы называли корелюю, а послѣднихъ лопью. Западная лопь вступила первая въ подданство Россіи; они то именуется лукоморскою лопью въ древнихъ преданіяхъ. Происхожденіе этого названія, за неимѣніемъ историческихъ данныхъ, мы объясняемъ слѣдующею догадкою.

Мурманы, какъ завоеватели, присвоили на первой порѣ себѣ собираніе дани, положенной по русскому обычаю съ лука (*), т. е. съ человѣка, владѣющаго лукомъ. Слово ясагъ, занятое въ послѣдствіи у татаръ, не было въ ту пору извѣстно. А потому мурманы называли своихъ приморскихъ данниковъ не ясачными, но луковыми, и по мѣсту жительства лукоморскими: для отличія отъ лопарей норвежскихъ, а съ тѣмъ вмѣстѣ и восточныхъ—ильдинскихъ, іоканскихъ, гандалашскихъ и терскихъ, не приводимыхъ еще въ ничье подданство. Могло быть такъ, могло быть иначе. Достоверно по крайней мѣрѣ то, что:

Черезъ нѣкоторое время западные или лукоморскіе лопари для взноса дани были приписаны къ великому Новгороду, а послѣ па-

(*) Кромѣ звѣролововъ, и поземельная подать въ древней Руси взималась тоже съ лука. Лукъ содержалъ въ себѣ двѣ обж., имѣвшія длину 126 и поперечнику 32 сажени.

денія республики—къ Олонцу. Между тѣмъ, Кольскій острогъ съ восточными лопарями вошелъ въ составъ Заволочья или Двинской земли. Въ результатѣ: кольскіе лопари до сихъ поръ ведутъ жизнь дикую, бродячую и пьяную; а лукоморскіе постоянно отличались трудолюбіемъ и духомъ трезвости. Они не терпѣли присутствія кружечныхъ дворовъ въ своихъ селеніяхъ, ранѣе приняли христіанскую вѣру и, прилѣпившись къ осѣдлой жизни, образовали изъ своихъ деревень семь пахатныхъ волостей, извѣстныхъ въ лѣтописяхъ подъ именемъ: *семи лопскихъ погостовъ*. Въ этихъ погостахъ долго жили новгородскіе помѣщики, водворившіе въ нихъ добрыя нравы, рудные промыслы, металлическія работы (*) и самое земледѣліе, посредствомъ личнаго надзора и брачныхъ союзовъ съ корелями, вывезенными сюда изъ Бязицы. Съ тѣхъ поръ лукоморскіе лопари въ народѣ сливаютъ кореляками, а въ канцелярской бюрократіи до новѣйшаго времени продолжали называть ихъ: сопными крестьянами *лопскихъ семи погостовъ*. Но въ 1802 году они, уже подъ именемъ корель, вошли въ составъ Архангельской губернии вмѣстѣ съ Кемскимъ уѣздомъ.

Вѣломорскій острогъ Кемь, бывшій нѣкогда помѣстьемъ Марфы Борецкой, сдѣлавъ уѣзднымъ городомъ въ 1785 г., по чудными судьбами отторгнуть отъ Вѣломорья и перечисленъ въ сухопутную Олонецкую губернію. Къ счастью, логика восторжествовала. Лѣтъ черезъ 17 Кемь наки возвращенъ Поморью, можно сказать, съ процентомъ, то есть съ приростомъ лопскихъ погостовъ, названныхъ корельскими, и раздѣленныхъ по новѣйшей регламентаціи на волостныя правленія и сельскія общества.

Для лучшаго знакомства съ лопскими погостами, лежащими въ южной полосѣ Варангерскаго поморья, мы представимъ, въ своемъ мѣстѣ, статистическія объ нихъ подробности, а здѣсь разсмотримъ содержаніе двухъ историческихъ актовъ, относящихся непосредственно до этихъ погостовъ и рисующихъ довольно нравы древнихъ жителей и торговое положеніе нинѣ заброшеннаго края.

Актъ первый. Въ 1686 году, по челобитію мірскихъ челобитчиковъ *лопскихъ всѣхъ семи погостовъ*, грамотою великихъ государей Іоанна Алексѣевича и Петра Алексѣевича строго воспрещено: съ олонцаго и съ иныхъ кружечныхъ дворовъ цѣловальникамъ и чумакамъ возить и продавать въ тѣхъ лопскихъ погостахъ хмѣльные напитки. Таковое воспрещеніе состоялось на основаніи старинной грамоты, данной отъ Великаго Новгорода лопскихъ погостовъ кре-

(*) Лопскихъ погостовъ земля богата превосходнымъ желѣзомъ, изъ котораго потомки лукоморскихъ лопарей донинѣ дѣлаютъ косы, топоры, косули и лучшія во всемъ Вѣломорьѣ винтовки.

щеннымъ и некрещенымъ лопарямъ и подтвержденной многими Россійскими Самодержцами. Въ обновленныхъ царскихъ грамотахъ между прочимъ сказано: «Питья къ нимъ въ лопскіе погосты, винъ, и медовъ, и пива на продажу изъ Великаго Новгорода привозить не велѣно, когда и къ Великому Новгороду тѣ лопскіе погосты были приписаны». (Акты. историческіе, томъ V стр. 241). Вотъ гдѣ возникло первое общество трезвости!

Второй актъ требуетъ предварительнаго комментарія. Послѣ паденія новгородскаго вѣча, торговля сношенія съ Швеціею подверглись на всѣхъ пунктахъ контролю и стѣснительнымъ мѣрамъ; но въ лопскихъ погостахъ, не смотря на важность пограничной черты, вплоть до 1677 года никогда не бывало ни одной таможенной заставы. Водвореніе тамги въ этомъ суземѣ породило любопытную переписку между начальникомъ лопскихъ погостовъ, олонецкимъ воеводой и соловецкимъ архимандритомъ Иларіономъ, защищавшимъ свободное сообщеніе по старинѣ. Выписываемъ подлинныя слова этой полемики, чтобъ показать, какой значительный рынокъ, внутренний и вѣншній, нѣкогда существовалъ въ нынѣшнемъ захолустѣ. На внутренніе базары, посѣщаемые и шведами, привозились сельскіе продукты: хлѣбъ, мясо говяжье, свиное, всякая рыба и проч. А за границу, зимнимъ путемъ ходили караваны съ сукнами, шелковыми издѣліями, сахаромъ и другими лавочными и колониальными товарами.

Послѣ обычныхъ привѣтствій, олонецкій воевода Глѣбовъ писалъ къ архимандриту Иларіону такъ:

«Въ прошломъ во 193 году въ іюнѣ мѣсяцѣ писали мы, съ Олонца, къ вамъ въ Соловецкій монастырь по челобитію олонецкаго и уѣздныхъ таможеннаго и кружечныхъ сборовъ головы Фотая Найкова съ товарищи, что проѣхали мимо Панозерскую заставу вашего Соловецкаго монастыря крестьяне, торговые люди, Сумскаго и Кемскаго острожку жители, многими людьми, за рубежъ въ Свѣйскую сторону, со многими товарами, съ сукнами, и съ шелкомъ, и съ сахаромъ, покупки города Архангельскаго, не являсь на заставу въ Панозерскомъ погостѣ (*) цѣловалнику, и не заплатя пошлину, по указу Великихъ Государей; и о томъ къ вамъ изъ новаго торговаго уставу напередъ сего въ отпискѣ мы писали, чтобъ по указу Великихъ Государей, велѣтъ тебѣ про то розыскать и Сумской и Кемской таможенѣ изъ книгъ выписать: въ прошломъ 193 году въ ноябрѣ мѣсяцѣ, кто именно торговые люди, вашего Соловецкаго монастыря крестьяне, изъ тѣхъ таможенъ черезъ Панозерскій погостъ за рубежъ въ отпускѣ, и съ какими товары, и

(*) Панозерскій погостъ—одинъ изъ семи лопскихъ погостовъ.

на сколькихъ подводахъ? и по розыску велѣтъ бѣ къ намъ о томъ о всемъ писать пмнно, чтобъ тѣ таможенныя пошлины въ истерѣ не были.» Нпже прописывается цѣлкомъ отвѣтъ архимандрита:

«И въ нынѣшнемъ во 194 году октября въ 23 день писали мы къ намъ, на Олоонецъ, что де бьетъ челомъ голова Фотій Найковъ не дѣломъ, потому что де въ Панозерскомъ погостѣ заставы изъ вѣку нпкогда не бывало, а заставы де были у нпхъ олоонецкихъ головъ въ лопскихъ же погостяхъ, *идъ укладъ и желъзо и полицы* промышляютъ, и тамъ де они и пошлину собирали, а не въ Панозерскомъ погостѣ, и въ прошломъ де во 187 году былъ на Олонцѣ въ таможенъ головою Григорій Игумновъ, и въ Панозерскомъ де погостѣ заставу учинилъ по своему вымыслу, а не по государьскому указу, и съ тѣхъ де мѣстъ и по сіе время на заставу цѣловалника посылають, и вашии де крестьянамъ великую шкodu и задержку чинятъ: и въ которыхъ де городахъ таковъ государскій указъ есть, что не съ продажныхъ товаровъ рублевая пошлина иматъ? потому что нныя ваши крестьяне съ рыбою и съ саломъ ѣздятъ въ русскіе города черезъ Каргополь, и Вологду, и Ярославль, и до Москвы, и нпгдѣ ни въ которомъ городѣ задержки не чинятъ, и проѣзжихъ пошлинъ не спрашиваютъ, и товаровъ не пересматриваютъ, а гдѣ де въ которомъ городѣ стануть товары свои продавать, и съ той де продажи въ томъ городѣ и государскую пошлину платятъ; а которые де ваши крестьяне съ городовыми ѣздятъ товары, которые покупають у города Архангельскаго, въ нѣмцы, въ указные города, а тамъ де товары свои продають, и на тѣ де товары емлютъ у нпхъ мѣдъ, и бѣлку и нныя товары, и съ тѣми нѣмецкими товары пріѣзжаютъ въ Кемской городъ, и въ таможенные книги записываютъ, и на тѣ товары и выписи имъ даютъ, какъ поѣдутъ въ Колмогоры и къ городу Архангельскому, а пріѣхавъ тамъ товары свои, мѣдъ, и бѣлку, и иную мягкую рухлядь продають, и съ той со своей продажи государскую пошлину сполна платятъ, а онъ де голова Фотій бьетъ челомъ Великимъ Государемъ на крестьянъ вашихъ, будто они пошлинъ въ казну Великихъ Государей нпгдѣ не платятъ, и проѣзжаютъ мимо заставы Панозерскаго погоста безошлинно; а которые де изъ-за Онежья пріѣзжаютъ торговые люди съ товаромъ къ морю въ Сумской острогъ и въ нныя волости, и которыхъ товаровъ непродадутъ, и съ тѣхъ де и пошлинъ не емлютъ, а онъ де голова Фотій хочетъ съ крестьянъ вашихъ двойную и тройную пошлину брать, потому что тѣ де ваши крестьяне пошлину въ государскую казну платятъ на Колмогорахъ и у города Архангельскаго сполна, и другую пошлину въ монастырскую таможену; и будетъ де впредь учнутъ олоонецкіе головы на заставы посылать въ

Панозерскій погостъ и крестьянамъ вашимъ шкodu и задержку чинить, и вы о томъ учнете писать Великимъ Государемъ къ Москвѣ». Возраженіе воеводы олонецкаго:

«И та, господине, застава въ Панозерскомъ погостѣ учинена и головы цѣловальниковъ посылають по указу Великихъ Государей, а не своимъ вымысломъ, потому что въ прошломъ во 189 году іюля въ 27 день прислана блаженные памяти Великаго Государя и Царя и Великаго Князя Θεодора Алексѣевича грамота изъ приказа большіе казны, за приписью дьяка Никиты Полунина, на Олонецъ, велѣно въ лопскихъ въ семи погостахъ съ товаровъ и съ проѣзжихъ со всякихъ чиновъ торговыхъ людей, и съ иноземцовъ, которые въ тѣхъ погостѣхъ съ продажными товарами будутъ, собирать таможенную пошлину вѣрнымъ повѣнецкіе таможни головамъ и цѣловальникамъ противъ новаго торговаго устaву. Да въ прошломъ же во 190 году іюля въ 5 день прислана государственная же грамота изъ приказа большіе жъ казны на Олонецъ, велѣно въ лопскихъ погостѣхъ таможенная пошлина собирать головамъ и цѣловальникамъ; а буде гдѣ въ тѣхъ лопскихъ погостѣхъ доведется сверхъ прежнихъ заставъ для сбору таможенныхъ пошлинъ поставить заставы, и велѣно по сыскамъ головъ и цѣловальниковъ, въ тѣхъ мѣстахъ заставы поставить крѣпкіе и на тѣхъ заставахъ велѣно смотрѣть и беречь на крѣпко, чтобъ торговые люди не платя пошлинъ никуда не проѣзжали...

«Да и для того, господине, въ Панозерскомъ и въ иныхъ лопскихъ погостѣхъ на заставахъ цѣловальникамъ и иныхъ чиновъ людямъ велѣно стоять, что въ прошломъ во 193 году прислана Великихъ Государей грамота изъ пр. бол. казны къ намъ на Олонецъ: а по той Великихъ Государей грамотѣ, купецкихъ людей, которые ѣдутъ съ свинными, и съ говяжьими мясами, и съ хлѣбомъ, и со всякими съѣстными запасы за свѣйской рубежъ, пропускать ихъ невелѣно, и о томъ велѣно таможенному головѣ и цѣловальникомъ также и заставнымъ головамъ приказать на крѣпко, чтобъ отнюдь вышписанныхъ запасовъ за свѣйскій рубежъ не пропускали; а буде они чрезъ тотъ Великихъ Государей указъ что пропустятъ изъ хлѣбныхъ и съѣстныхъ запасовъ, а Великимъ Государемъ про то учинится вѣдомо, и имъ за то быть въ опалѣ и въ жестокомъ наказаніи, безо всякаго милосердія; и по тому вышписанному Великихъ Государей указу, на тѣ заставы нынѣшняго 194 году цѣловальники изъ повѣнецкой таможни и съ Олонца и на ослушниковъ служилые люди посланы. И тебѣ бѣ, господине, о томъ о всемъ Соловецкаго монастыря вотчины крестьянамъ, торговымъ людямъ и всякихъ чиновъ жителямъ велѣть чинить по указу Великихъ Государей безо

всякаго послушанія, чтобъ для того таможеннымъ пошлинамъ потеря и недобору не было, и за рубежъ бы съѣстныхъ товаровъ, мимо указу Великихъ Государей, не возили.» (Акты истор. т. V стр. 222).

Не смотря на все это, Соловецкій монастырь въ Москвѣ выпрагъ дѣло. Его стараніе кѣсати поддержало челобитіе олоонецкихъ купеческихъ людей, которые объявили, что съ пресѣченіемъ сбыта сельскихъ продуктовъ въ лонскихъ погостахъ и за рубежомъ: олоонецкіе крестьяне не будутъ въ состояніи платить податей; для торжниковъ выйдетъ безпромыслица, а для казны недоборъ таможенныхъ сборовъ (*). Вслѣдствіе чего повелѣно: пропускать съѣстные товары по прежнему, какъ ѣздили до сего, съ очисткою однако таможенныхъ пошлинъ. Дѣтъ нѣсколько спустя, именно въ 1691 году, Панозерская застава была уничтожена, а съ нею въѣстъ тамга въ другихъ пунктахъ Поморья: въ Пустозерскѣ, Мезени, Кевролѣ, Варзугѣ, Умбѣ, включая Колу.

Показавъ куда дѣвались лугоморскіе лопари, мы не можемъ съ равною достовѣрностію разгадать судьбу ихъ покорителей, повгородскихъ мурманъ. Старшая изъ среди ихъ братія, по всей вѣроятности, поселилась въ лонскихъ погостахъ и владѣла въ нихъ вотчинами, на правѣ помѣстномъ (*), а остальные жили у моря. Сии послѣдніе, пробавляясь промыслами и торговлею, не забывали морскихъ наѣздовъ и на этомъ попринцѣ оставили историческій слѣдъ.

Въ XI столѣтіи заглохло въ Европѣ имя нормановъ, но о повгородскихъ мурманахъ до XV вѣка сохранилась отчетливая память. Подъ годомъ 1419 датинскій лѣтописецъ повѣствуетъ именно: что мурмана мечемъ и огнемъ опустошили богатый и людный посадъ Неноксу, и другія прибрежия бѣломорскія селенія. Надо полагать, что эти наѣздинки тревожили и Норвегію, которая не безъ причины на самой оконечности Варангерскаго залива соорудила древнюю, донынѣ существующую крѣпость Вардегузъ, между тѣмъ какъ съ двинянами норвежцы жили постоянно въ братскомъ союзѣ. Причина ясная: сѣверная Норвегія донынѣ не можетъ пропитаться безъ русскаго хлѣба, а въ старину она получала и соль бѣломорскую для своего рыбосоленія; слѣдственно въ двухъ главнѣйшихъ потребкахъ всегда зависѣла отъ Россіи.

Какъ бы то ни было, Великій Новгородъ, въ званіи члена ганзейскаго союза, не могъ потворствовать морскимъ разбоямъ; а кровавыя ссоры съ двинянами и норвежцами переполнили мѣру терпѣнія. Мурманы въ свою очередь испытали погромъ, а селитьба ихъ

(*) Акты истор. т. V стран. 239.

(*) Кромѣ Марѳы Борещкой, въ бѣломорской Кореліи находились многіе повгородскіе помѣщики. О существованіи ихъ неоднократно упоминаетъ блжайшій къ лонскимъ погостамъ лѣтописецъ соловецкій.

скрыта до основанія. Впрочемъ это не фактъ, а собственная наша догадка.

Въ половинѣ XVI столѣтія на берегу Варангерскаго залива возникло новое русское селеніе. Тутъ долго раздавался монастырскій звонъ и болѣе 200 лѣтъ кипѣла промышленная жизнь на берегу и въ морѣ. Творцомъ этой послѣдней колоніи былъ преподобный Трифонъ, подвизавшійся въ проповѣди лопарямъ христовой вѣры. Онъ составилъ и соградилъ при устьѣ рѣки Печенги въ губу того же имени извѣстный въ лѣтописяхъ монастырь (*), получившій по свойству мѣстности трехсторонній характеръ: промышленный, торговый и морской.

Въ 1556 году царь Іоаннъ Васильевичъ пожаловалъ Печенскому монастырю грамоту на разные угодья и снабдилъ его книгами, колоколами и церковною утварью. Благодѣтельствовалъ и царь Ѳеодоръ Іоанновичъ; но шведы злобно смотрѣли на этотъ опытъ колонизаціи русскимъ осѣдлымъ народомъ Варангерскаго поморья. Они трижды разоряли колонію, а вчетвертые, въ 1591 году, въ самый праздникъ Рождества Христова, сожгли монастырь и побили сто шестнадцать человѣкъ старцевъ и слугъ; остальные спаслись бѣгствомъ (*).

На сей разъ дерзкіе грабители не остались безъ отмщенія. Въ 1593 году ратные воеводы князь Андрей Романовичъ и князь Григорій Константиновичъ Волхонскіе съ войскомъ изъ Кемскаго городка ходили подъ Каяну и, причинивъ тамъ опустошеніе, возвратились съ великою добычею ☉.

Въ 1596 году царь Ѳеодоръ Іоанновичъ велѣлъ перенести Печенскую обитель въ Кольскій острогъ, гдѣ она, въ силу царской грамоты, сохранила прежнее свое наименованіе Живоначальной Троицы Печенскаго монастыря и всѣ свои владѣнія, въ ряду которыхъ первое мѣсто занимала печенская колонія. Но въ 1619 г. выстроенный въ Кольѣ монастырь сгорѣлъ ☹, послѣ пожара не возобновлялся, а старцы на братскомъ соборѣ уложили жить въ общемъ монастырѣ на Печенгѣ.

Въ 1675 году, царь Алексѣй Михайловичъ, въ особой жалованной грамотѣ Печенскому монастырю, подтвердилъ всѣ вотчинныя и тор-

(*) См. Исторію російской іерархіи.

(*) См. тамъ же.

☉ Соловецкій лѣтописецъ.

☹ См. Акты истор. т. IV стр. 546. Ibidem, на стр. 552. Въ грамотѣ царя Ѳеодора Іоанновича, насчетъ перевода въ Коль Печенской обители, написано такъ: «Пожалованы Печенскаго монастыря плуменъ съ братьею, для приходу нѣмецкихъ людей велѣно имъ строить монастырь въ Кольскомъ острогѣ, у Благовѣщенія пречистыя Богородицы, кельи поставить, и ограду около монастыря огородить, и анбары на монастырскую казну въ монастырь поставить безданно и безошливно».

говны права, дарованныя отцомъ и прежними монархамъ, съ подробнымъ показаніемъ, почерпнутымъ изъ писцовыхъ книгъ, купчихъ крѣпостей, дарственныхъ и жалованныхъ грамотъ: «въ которыхъ мѣстахъ и урочищахъ, ихъ рыбныя ловли, и лѣса, и дворы, и дворовыя мѣста, и соляныя варницы, и мельницы, п анбары, и всякіе монастырскіе заводы, угодыя и сѣнные покосы».

Наконецъ, въ 1764 году Печенскій монастырь былъ упраздненъ. Его земли, воды и лѣса сдѣлался бесполезнымъ для Россіи государственнымъ имуществомъ, а заводы и строенія сокрушило время, — но святиня непоколебима! Вблизи устья Печенги, на руинахъ старой обители, разоренной шведами, стоитъ часовая, а въ 15 верстахъ вверхъ по Печенгѣ, сохранилась церковь Срѣтенія Господня, гдѣ почіють мощи преподобнаго Трифона, да другая пустынная же церковь Бориса и Глѣба, поставленная тѣмъ же угодникомъ, при устьѣ рѣки Пазрѣки. Обѣ эти церкви до сихъ поръ привлекаютъ набожныхъ поклонниковъ, именно: въ первыхъ числахъ февраля и въ 20-хъ іюля, т. е. въ праздники Срѣтенія Господня и преподобнаго Трифона, Бориса и Глѣба. Въ тѣ поры отворяются двери уединенныхъ храмовъ и въ нихъ совершается служба Божія священникомъ, нарочно приѣзжающимъ верстъ за 200 съ города Колы (*).

Вслѣдъ за нашими богомольцами, норвежцы для торговъ ежегодно приѣзжаютъ изъ за рубежа съ своими товарами, въ ряду которыхъ главную роль играютъ: колоніальный ромъ и превосходный англійскій ликеръ. Но это одна лишь тѣнь той старинной ярмарки, какая тутъ процвѣтала во время существованія Печенской обители, особенно въ XVI вѣкѣ. Тутъ былъ свой порто-франко, въ которомъ продавались не одни наличные товары, съ монастырскихъ анбаровъ и съ борта кораблей, но и въ сроки; а главнѣйше: товары являли постоянную цѣну, мурманскую и заграничную. Въ подтвержденіе ссылаемся на историческіе факты, заимствованные изъ торговой книги 1575 года (*). Вотъ нѣсколько примѣровъ изъ наказа русского купца на мурманскій берегъ:

1) 1575 г. «На Мурманскомъ берегу смолы бочка продати по 4 ефимка, въ свою цѣну станеть 1 рубль, 10 алт. и 4 деньги, въ Голландской землѣ покупать по 3 ефимка и ты имайся на 500.»

2) «На Мурманскомъ берегу: вару бочка въсомъ въ 7 пудъ гу-

(*) Въ настоящее время, по распоряженію епархіальнаго начальства, въ одну изъ сихъ церквей назначенъ постоянный священникъ, и для всего причта строится уютная усадьба. Такимъ образомъ русское духовенство вторично владеть крайугольный камень колонизаціи русскимъ элементомъ Варангерскаго поморья. Въ добрый часъ!

(*) Торг. книга 1575 года издана Арх. общ. въ 1851 году.

пять за полтретя руб., а въ Брабантѣхъ бочка по 9 ефимковъ. И ты сговаривай на 100 боч. 1575 года.»

3) «На Мурманскомъ берегу: сѣры еловыя чистыя, показавъ об-разецъ, цѣною говори въ бочку по 19 еф. И ты имайся на 10 бочекъ.» Ibidem.

Кромѣ церковныхъ памятниковъ Печенскій монастырь оставить по себѣ слѣды, поучительные для потомства, на поприщѣ экономическихъ своихъ трудовъ. Въ устьяхъ Печенги и Пазрѣвки спускались на воду большія норманскія лодыи и мелкія промысловыя суда. Опрічь пноковъ, бобылей, слугъ и дѣтенышей, монастырь содержалъ: соловаровъ, мельниковъ, разныхъ мастеровыхъ, морскихъ и горныхъ звѣролововъ; а на перевозныхъ лодьяхъ кормщиковъ, носовщиковъ, осночей, и всему этому міру, независимо отъ духовной пищи, сообщать ревностный трудъ и вещественное довольство (*). На оборотѣ медалі: всѣ монастырскія и житейскія потребности доставляла щедрая пустыня, посредствомъ промысловъ мореходства и торговли.

Монастырскія лодыи выходили изъ варангерскихъ гаваней нагруженныя не одними произведеніями домашнихъ промысловъ, но и нѣмецкими товарами, получаемыми на печенскомъ торжкѣ, въ датскихъ заливахъ, а можетъ быть и далѣе. Сверхъ того, монастырская экономія, за удовлетвореніемъ всѣхъ своихъ потребностей и мѣстной распродажи, отпускала во внутрь Россіи до сорока тысячъ пудовъ соли беспошлинно, по особой привилегіи. Въ Холмогорахъ и Архангельскѣ происходила перегрузка товаровъ съ морскихъ судовъ на рѣчныя, а сбытъ во всѣхъ попутныхъ городахъ и торжкахъ,

(*) Для полноты предмета выпишемъ нѣсколько строкъ изъ грамоты царя Алексѣя Михайловича, дающихъ попятіе о движеніи монастырскихъ промысловъ, а съ тѣмъ вмѣстѣ и о благотѣльныхъ льготахъ, которыми пользовались печенскаго монастыря братія— «И съ тѣхъ ихъ со всѣхъ рыбныхъ промысловъ, и съ дворовъ, и съ варищъ, и со всякихъ промысловъ, которые въ жалованной грамотѣ написаны, и съ людей, которые приходятъ въ монастырь къ варничамъ по соли и привозятъ въ Усолъе и въ монастырь всякіе хлѣбные запасы, и съ людейныхъ казаковъ поголовной и явки, и съ звѣринныхъ ловель и луковыхъ пошлянимъ, съ монастыря, и съ ихъ крестьянъ, съ крещенныхъ лопарей, и съ казаковъ, которые живутъ въ монастырѣ, и у варничъ, и у мельницъ, и на рыбныхъ промыслахъ по рѣкамъ на заборѣхъ, и по топямъ, и на всякихъ монастырскихъ рыбныхъ и звѣринныхъ промыслѣхъ, и съ удобныхъ судовъ на морѣ, и съ покручениковъ отпуску, дани и оброковъ пмать на нихъ не велѣно, нигдѣ ничего. И таможеннымъ головамъ, и цѣловальникамъ, и всякимъ пошляннымъ людямъ. Тамги, пошлины и явки и хозяйскаго, и съ осночей поголовнаго, и съ монастырскихъ хлѣбныхъ запасовъ, и съ иныхъ со всякихъ запасовъ, которые они привозятъ въ монастырь и къ варничамъ на лодьяхъ и съ соли, и съ рыбы, и съ сала, и со всякихъ нѣмецкихъ и лопскихъ товаровъ, съ покупокъ и съ продажи, и пріѣзжихъ и отѣзжихъ, и всякихъ пошляныхъ, съ нихъ не пмать ничего, съ того, что продаютъ съ своихъ промысловъ какихъ товаровъ для монастырскаго обиходу, и что на то купить на монастырскій же обиходъ, и съ рыбныхъ и звѣринныхъ и со всѣхъ ихъ промысловъ, съ бѣлой и красной рыбы, съ трески и палтоса десятины, и съ сала трескина и китова, десятого имать съ нихъ не велѣно». Акты ист. т. IV, стр. 550.

начиная съ Архангельска до Вологды и Ярославля. Нѣкоторые грузы зимнимъ путемъ, доставлялись прямо въ Москву. При столь обширной операціи, монастырь въ главныххъ пунктахъ имѣлъ свои подворья для склада привозныхъ и закупа тутошнихъ товаровъ; закупъ и обратный привозъ составляли слѣдующіе предметы: «хлѣбные запасы про монастырскій обиходъ и къ солянымъ варницамъ (*), рожь и ячмень, и овесъ, и солодъ, и крупа, и толокно, и сѣмя конопляное и масло, и мясо, пшеница и горохъ, и медъ на кутью, и воскъ на свѣчи, и на платьѣ холсты, точива, и сукна всякія; и обувь, и на обувь всякія кожи дубленныя и юфти бѣлыя, и красныя, и конопля и прядево всякое на цеводы и сѣти, и на подольники, на судовую снасть, и на лодейные шеймы (тросы и канаты), и на завозы, и смолу чѣмъ суда смолять, и всякіе заморскіе запасы велѣно купить безошлинно». (Акты истор. т. 4 стр. 551).

Потребленіе такихъ вещей показываетъ довольство, въ которомъ жили печенскіе поселенцы, а съ другой стороны обнаруживаетъ возможность развитія на Варангерскомъ берегу значительнаго рынка для сбыта сельскихъ произведеній сѣверо-восточныхъ губерній — рынка съ двухъ сторонъ полезнаго, и въ экономическомъ и въ коммерческомъ отношеніи. Усиливая внутреннее потребленіе сырыхъ продуктовъ, здѣшній рынокъ, въ то же время, ослабилъ бы слѣпую зависимость русской торговли отъ лондонской регулируемой компаніи, дирижирующей, со времени Ченслора, архангельскимъ портовымъ торгомъ, посредствомъ своихъ смысленныхъ факторовъ (*).

Морская торговля Печенскаго монастыря, совершаемая уже въ ясныя историческія времена, на опытѣ доказала, что сѣверная мѣстность варангерскихъ гаваней не замкнута природою для мореплаванія. Для вѣщаго разубѣжденія взглянемъ и на живые примѣры: предъ нашими очима — сѣверная Норвегія и Улеоборгъ. Не взирая на сѣверную мѣстность, онъ первый въ цѣлой Финляндіи на поприщѣ кораблестроенія, морской техники и мореплаванія; а изъ Варангерскаго поморья и лопскихъ погостовъ въ Каану и Улеоборгъ — рукою подать.

Вспомнимъ еще, что свропейское мореходство получило начальное развитіе не на изнѣженномъ югѣ, а среди отважныхъ и закаленныхъ въ морѣ сыновъ глубокаго сѣвера. Въ началѣ среднихъ вѣковъ норманцы высылали почти все свое народонаселеніе въ море. Въ IX вѣкѣ толпы нашихъ норвежскихъ сосѣдей заняли Исландію и

(*) Въ наше время въ Кольскомъ уѣздѣ нѣтъ ни одной соловарины, хотя главнѣйшіе рыбные промыслы сосредоточены именно въ этомъ уѣздѣ. *Sapienti sat.*

(*) Regulated companies. Въ Англіи до новѣйшаго времени существовали многія регулированныя компаніи — левантская, африканская и проч.; теперь осталась на сценѣ одна русская компанія для блага русскаго мореплаванія.

въ этой ледяной пустынѣ образовали привольную, даже просвѣщенную, по тогдашнему времени, морскую державу. Почему же бы и русскимъ сѣвернымъ людямъ не образовать простой приморской колоніи на мѣстѣ, которое въ старину почиталось мѣстомъ благоудобнымъ для составленія честной обители, гдѣ почіють мощи свято-чтимого основателя, готоваго своими молитвами къ Царю небесному споспѣшествовать дѣлу, имъ самимъ начатому.

Въ заключеніе историческихъ замѣтокъ о Варангерскомъ поморьѣ съ той же точки зрѣнія бросимъ бѣглый взглядъ на російскую границу съ Норвегіею.

Отъ сѣверозападнаго конца Архангельской губерніи, т. е. отъ бухты Вормсы, норвежская граница продолжается до озера Верхней Имандры, по норвежски Энарапъ; считая всѣ изгибы, протяженіе составитъ 600 верстъ, а въ прямой линіи отъ востока къ западу 230. Это новая пограничная черта, старая же имѣла оставленное Великимъ Новгородомъ направленіе. Словомъ:

Въ древніе годы, весь Варангерскій заливъ принадлежалъ Россіи. Западную его часть (съ Гандвикомъ) норвежцы присвоили себѣ въ смутное время, когда Новгородъ съ пригородами былъ за свѣтскимъ королемъ, до Столбовскаго мира. Съ тѣхъ поръ, граница, вплоть до 1826 года, выходила къ Варангерскому заливу у Вересъ Наволока. Но въ 1826 году экспедиція, посланная для опредѣленія рубежа между Норвегіею и Россіею, слѣпо рѣшила отнести границу государства до бухты Вормсы, верстъ на семьдесятъ къ востоку, въ прямой линіи, не принимая въ расчетъ изгибовъ берега и сухопутной территоріи. Для того уступлены Швеціи судоходные заливы: Нявдемскій, Пазрѣцкій, Ровденскій, и на прибрежьи значное количество рыбныхъ, звѣриныхъ и лѣсныхъ угодій.

Такими то судьбами Россія лишилась чудной Пазрѣцкой гавани, имѣющей по Пазрѣцкѣ сообщеніе съ отдаленными лѣсами, и въ добавокъ ста душъ православныхъ лонарей, очутившихся за границею, лучшихъ тресковыхъ становищъ и бобровыхъ гонровъ, тогда какъ эта территорія, морская и горная, по писцовымъ книгамъ, купчимъ крѣпостямъ, дарственнымъ записямъ и жалованнымъ царскимъ грамотамъ, въ теченіе двухъ сотъ лѣтъ, составляла собственность Печенскаго монастыря. Независимо отъ исторіи, изъ множества на это юридическихъ доказательствъ, представляемъ одно: свидѣтельство писцовой книги на монастырское владѣніе рѣкою Нявдемою, рѣкою удаленной отъ нынѣшней границы верстъ на 60 къ западу!

«Въ рѣкѣ въ Нявдемѣ рыбная ловля, съ тонями и горовными мѣстами, и съ бобровыми и съ звѣриными ловлями, и съ лѣшими

(лѣсными) озерки; да два анбара съ погребомъ; да Ксѣя (тресковое становище), да тоня Давыдовская съ горовными мѣсты, а межа отъ Песку до Товскаго Наволоку». См. Акты истор. томъ IV стр. 550. Вотъ и другой актъ на владѣніе рѣкою Пазрѣкою и Пазрѣцкимъ устьемъ.

«Да Печенскаго же монастыря рѣка Пазрѣка, три лука, а угодыя къ тѣмъ лукамъ, тоня подъ Пахтою, тоня подъ другою Пахтою Оефиловская, а межа *Пазрѣцкое устье* да тоня Крестова отъ моря, да половина рѣчки Ровденги и съ тонями, да тоня Ручьева, тоня подъ Наволокомъ, а межа къ морю до Нѣмецкаго Наволока, съ горовными мѣсты. Да на Пазрѣкѣ жъ *на устьѣ* храмъ Страстотерпцовъ Христовыхъ Бориса и Глѣба (*), поставленья строителя ихъ старца Трифона.» Ibidem.

Еще въ 1623 году Царь Михаилъ Оеодоровичъ на претензію датскихъ подданныхъ норвежцевъ далъ слѣдующую резолюцію:

«А нѣчто нѣмецкіе дацкіе люди учнутъ, къ нимъ впредь пріѣзжая, какихъ оброковъ и дани и съ рыбы десятины у нихъ просить, и имъ (игумену съ братьею) нѣмецкимъ людямъ отказывать, что та земля Лопская и искони-вѣчная вотчина наша, Великаго Государя а не дацкаго короля, и по 118 водѣ (1610), въ тое землю дацкаго короля люди ни въ чемъ не вступались, и даней и оброковъ и рыбныхъ десятиныхъ не спрашивали, а послѣ того въ тое землю учили вступаться мимо прежній обычай (*).» Ак. истор. т. IV стр. 548.

Развяжемъ историческій узелъ этого казусаго дѣла. Въ началѣ XVII столѣтія, когда шведы властвовали въ Новѣгородѣ и смутами волновалась Россія, каянскіе сосѣди возобновили набѣги на Кольское поморье и заняли Печенскую колонію. Беззащитные старцы, будучи въ рукахъ у свѣйскихъ ратниковъ, творили ихъ волю, продолговольствовали незваныхъ гостей и платили дань. Истощивъ средства честной обители, свѣйскіе нѣмцы отправились во свояси, но, передъ очищеніемъ монастырскаго владѣнія они, по сдѣлкѣ съ норвежанами, уступили имъ quasi-завоеванный Варангерскій заливъ, а съ тѣмъ вмѣстѣ передали свое волчье право на взиманіе дани съ русскихъ поселенцевъ. Независимо отъ дани, норвежцы имѣли въ виду давно желанную цѣль. Безлѣсный ихній Финмаркенъ всегда съ завистью смотрѣлъ на русскую лѣсистую территорію, а тутъ представился благой случай рубить русскій лѣсъ, пожалуй, русскимъ же топоромъ, засчитывая работу въ счетъ дани.

(*) Оный храмъ теперь стоитъ въ пяти верстахъ отъ устья; безъ этого хитро-стнаго переищненія труднѣе было бы лишить Россію Пазрѣцкаго устья.

(*) Эту резолюцію слушалъ и слово въ слово подтвердилъ въ 1675 году царь Алексѣй Михайловичъ. Ibidem.

Въ 1617 году, по заключеніи Столбовскаго съ шведами мира, Новгородъ съ пригородами и уѣздами возвращенъ подъ руссійскую державу. Несмотря, однако, на то, норвежане овладѣли Гандвикомъ до Вересь-Наволока, т. е. до предѣла монастырскаго владѣнія, и долго не оставляли своего притязанія на печенскую дань. Съ упраздненіемъ Печенскаго монастыря расширились и виды ихъ на оставленную впустѣ богатую монастырскую землю. Выждавъ благоприятный моментъ, они достигли своей цѣли, угробивъ членовъ межевой экспедиціи. *Ainsi va le monde.*

Новая граница начинается у озера Верхней Имандры, которое соединяетъ три пограничныя черты: норвежскую, русскую и финляндскую (*). Отсюда нашъ рубежъ идетъ по ручью Паэсъ до впаденія въ рѣку того же имени; далѣе по этой рѣкѣ тянется на сѣверъ, но, не доходя моря, поварачиваетъ отъ рѣки направо, вдоль берега и, поравнявшись съ губою Вересь, старой границею, удаляется прямо на югъ. Тутъ на протяженіи семидесяти верстъ онъ пересѣкаетъ рѣки Нявдему, Устенгугу и, коснувшись рѣки Пазрѣки, впаденія въ нее ручья Репака, идетъ по лѣвому берегу; въ этомъ направленіи, наткнувшись на препятствіе—русскую церковь Бориса и Глѣба, обходитъ ее почтительно крутымъ колѣномъ и, отрѣзавъ на самомъ взморьѣ Пазрѣцкое устье, а за нимъ и устье рѣки Ровденги, удаляется вторично отъ морскаго берега верстъ на пятьдесятъ къ юговостоку, до озера Чамозера; наконецъ, прорѣзавъ Чамозеро, поварачиваетъ серьезно къ морю, по ничтожной рѣкѣ Ворьсмѣ, впадающей въ столь же ничтожную бухту Ворьсму.

Итакъ, въ наши годы одна лишь юговосточная часть Варангерскаго залива принадлежитъ къ Россіи. Къ счастью, межевщики 1826 года оставили судоходную губу Печенгѣ, единственный теперь путь къ заморскому сбыту произведеній Варангерскаго поморья, въ случаѣ колонизаціи лѣсовъ Варангерской пустыни и дальнѣйшаго развитія промысловъ въ кемскомъ уѣздѣ.

О. Бѣломорскій.

(*) Граница Варангерскаго поморья съ Финляндіей начинается въ вохнаволоцкомъ (лопскомъ) погостѣ, у озера Каменнаго; отсюда рубежъ идетъ сплошными лѣсами до озера Большой или Верхней Имандры. Въ прямой линіи, протяженіе его составитъ не менѣе 300 верстъ.

БАКАНЫ И ЗНАКИ

ВЕЛИКОБРИТАНИИ И ИРЛАНДИИ.

Отчетъ англійской маячной комисіи, извлеченіе изъ котораго помѣщено нами въ январьской книжкѣ Морскаго Сборника, представляетъ богатый матеріалъ для изученія лодманской и маячной частей. Въ предлагаемой статьѣ мы постараемся свести въ одно цѣлое всѣ, разбросанныя въ разныхъ мѣстахъ двухъ большихъ томовъ приложений къ отчету, свѣдѣнія о баканахъ (buoys) и предостерегательныхъ знакахъ (beacons), употребляемыхъ для обстановки береговъ и отмелей Соединеннаго королевства.

Баканы, подобно маякамъ, находятся частью въ вѣдѣніи правительственныхъ учрежденій, частью въ рукахъ мѣстныхъ властей. Правительственные учрежденія суть: въ Англіи—«Trinity House», въ Шотландіи—«Commissioners of Northern Lighthouses» (коммисіонеры сѣверныхъ маяковъ) и въ Ирландіи—«Ballast Board». Всѣ эти правительственныя учрежденія подчинены торговому совѣту, (Board of Trade), и кромѣ того, шотландское и ирландское управленія частью подчинены англійскому—Trinity House.

Въ Англіи, верфь для бакановъ и всѣхъ матеріаловъ, необходимыхъ для постоянныхъ и плавучихъ маяковъ (Trinity Yard and Buoy Wharf) находится въ Блекуолѣ (Blackwall) при устьѣ рѣки Ли (Lea) и занимаетъ пространство отъ двухъ до трехъ акровъ (1 акръ=889 кв. саж.).

Здѣсь же въ рѣкѣ всегда стоитъ готовое запасное судно для немедленной замѣны всякаго плавучаго маяка, который бы случайно могъ быть сорванъ съ своего мѣста, или на случай смѣны маяка для починокъ.

Впрочемъ, на этой верфи не изготовляются баканы и даже не производится никакихъ починковъ, а она служитъ исключительно только складочнымъ мѣстомъ. Изготавливаются же баканы на частныхъ заводахъ, и именно: деревянные—у Th. Allen, Shutter and Co, въ Dockhead, а желѣзные—у Lennox Brown and Co, а исправляются съ подряда; суда же для плавучихъ маяковъ строятся на верфи Пильчера (Pilcher).

Среднее число людей на верфи — 36; они состояются изъ той прислуги плавучихъ маяковъ, которая находится для отдыха на берегу. Среднее ихъ жалованье — 2 фунта 15 шил. (19 р. 25 к.) въ мѣсяцъ на человѣка; приче́мъ не дается имъ отъ казны уже никакого довольствія.

Кромѣ этой верфи, запасные баканы находятся въ слѣдующихъ мѣстахъ англійскихъ береговъ: въ Exmouth, Aberdin, Harwich, Ramsgate, Plymouth, Coquet, Cowes, Yarmouth, Scilly, Bidford, Cardiff, Carmarthen, Seaton Carew, Woodbridge, Milford, Aberdovey, Holyhead, Conway, Hilbree, Fleetwood, Ramsey и Heligoland.

Порядокъ осмотра бакановъ соблюдается весьма строго; каждый баканъ, принадлежащій управленію — а въ одномъ лондонскомъ участкѣ находится болѣе 80 лоцманскихъ станцій, которыя простираются отъ Нордъ-Форляндскаго маяка до Орфорднесса — замѣняется чрезъ шесть мѣсяцевъ запаснымъ, привозится на верфь, гдѣ тщательно осматривается, исправляется и красится, и потомъ содержится въ полной исправности для возвращенія его на станцію по окончаніи шестимѣсячнаго періода, или ранѣе, въ случаѣ поврежденія запаснаго бакана, стоящаго на его мѣстѣ. Такими баканами наполненъ на верфи огромный сарай, гдѣ они лежатъ въ полной готовности къ отправленію чрезъ нѣсколько минутъ по полученіи требованія. Цѣпи и мертвые якоря для постановки бакановъ хранятся особо отъ нихъ и также содержатся въ готовности въ достаточномъ числѣ для случайныхъ въ нихъ надобностей.

Разряды бакановъ.

Баканы, употребляемые въ Англійскомъ управленіи, можно раздѣлить на два главныхъ разряда:

I. *Nun buoys* (двойко-конические баканы, черт. 1). Баканы эти употребляются большею частію только какъ буи для означенія потонувшихъ судовъ (*Wreck buoy*), красятся зеленою краскою, дѣлаются изъ дерева и бываютъ отъ 6 до 8 футовъ величиною. Такой баканъ возвышается около пяти футовъ надъ водою и стоитъ отъ 9 до 10 фунтовъ стерл. (отъ 63 до 70 р. с.). Цѣнность ежегодной починки бакана измѣняется отъ 2 до 6 ф. ст. (отъ 14 до 42 р. с.), смотря по степени исправленій и по болѣе или менѣе открытому мѣсту, на которомъ баканъ поставленъ.

Въ Темзѣ, по случаю большого числа проходящихъ судовъ и происходящей отъ того частой порчи бакановъ, ихъ стараются замѣнить знаками на ближайшемъ берегу, на которыхъ тщательно означаютъ положеніе затонувшихъ судовъ.

II. *Can buoys* (конические баканы). Баканы этого разряда обычно-

венно употребляются для означенія фарватеровъ, обстановки мелей, и пр. Они имѣютъ слѣдующія видоизмѣненія:

№ 1 (*черт. 2*). *Старый коническій баканъ, плавающий основаніемъ кверху*. Баканы эти деревянные отъ 4 до 8 фут. высоты, и стоимость ихъ отъ 14 до 28 ф. ст. (отъ 98 до 196 р. с.); если на такой баканъ ставится флагштокъ съ шаромъ, тогда цѣна бакана доходитъ до 36 ф. ст. (до 250 р. с.). Стоимость ихъ ежегодной починки таже, что и двойко-коническихъ бакановъ (*Nun buoys*).

Существенный недостатокъ этого рода бакановъ есть тотъ, что баканъ никогда не можетъ держаться на водѣ въ вертикальномъ положеніи, а всегда ложится на бокъ; не смотря на это, баканы эти до сихъ поръ употребляются англійскимъ адмиралтействомъ. Нѣсколько лѣтъ тому назадъ, для большей остойчивости бакана, его рѣшили повернуть вершиною кверху, и всѣ послѣдующіе баканы уже устроивались на томъ же основаніи.

№ 2 (*черт 3*). *Баканъ съ выпуклымъ дномъ* (*Convex bottom buoy*). Баканъ этотъ деревянный съ желѣзными обручами, набитыми внутри, для того, чтобы ржавчина обручей не портила его цвѣта. Основаніе его выпуклое (1 дюймъ кривизны на 12 дюймовъ), и діаметръ основанія равенъ высотѣ бакана. Наибольшіе баканы этого рода дѣлаются въ 9 ф. 6 д. высоты, причемъ они возвышаются надъ водою на 7 ф. 6 д.; если же этотъ баканъ обернуть въ положеніе бакана № 1, т. е. вершиною книзу, то онъ выдавался бы изъ воды только на 5 футъ. Баканъ этотъ предложенъ Поультеромъ (*Poulter*), и хотя онъ имѣетъ очевидныя преимущества предъ баканомъ № 1, но отъ необходимости набивать обручи внутрь бакана, цѣна его значительно увеличивается и доходитъ до 40 ф. ст. (до 280 р. с.).

№ 3 (*черт 4*). *Обращенный коническій баканъ* (*Can reversed buoy*). Когда недостатки бакана № 1 были всѣми признаны, то Поультеръ, бывши начальникомъ верфи, рѣшился приспособить ихъ для плаванія вершиною кверху, не смотря на малую ширину основанія, для того, чтобы не пропали бесполезно запасные баканы этого рода, изготовленные на верфи въ значительномъ числѣ. Для этой цѣли онъ придѣлалъ къ основанію бакана желѣзную раму, съ которою баканъ сталъ лучше удовлетворять своему назначенію. Впрочемъ, новыхъ бакановъ этого рода совсѣмъ не дѣлають.

№ 4 (*черт 5*). *Баканъ съ яйцеобразнымъ дномъ* (*Eggbottom buoy*). Баканъ этотъ есть какъ-бы соединеніе бакановъ № 2 и № 3; дѣлается онъ изъ желѣза, и бываетъ отъ 9 до 20 фут. высоты. Стоимость его отъ 69 до 130 ф. ст. (отъ 483 до 910 р. с.); флагштокъ же съ шаромъ, которые ставятся на вершину этого бакана,

стоять до 10 ф. ст. (до 70 р. с.). Баканы эти почти не требуют починки, кромѣ случайныхъ исправленій, почему для нихъ трудно вывести какой нибудь средній ежегодный расходъ на этотъ предметъ.

Случается, что яйцеобразное дно этого бакана приходитъ въ негодность; тогда дно это вынимаютъ, а баканъ остается на мѣстѣ съ одной желѣзной рамой, и тогда онъ почти совершенно превращается въ баканъ № 3.

№ 5 (*черт. 6*). Баканъ съ впалымъ дномъ (Hollow bottom buoy). Первые баканы этого рода были сдѣланы Гербертомъ изъ желѣза, съ дномъ, на столько впалымъ, что цѣпь прикрѣплялась почти къ центру тяжести бакана. Изъ многочисленныхъ отзывовъ объ этомъ баканѣ можно заключить, что онъ весьма хорошъ для открытыхъ мѣстъ и тамъ, гдѣ есть приливы, и что онъ держится на водѣ совершенно вертикально. Эти баканы, нося названіе *бакановъ Герберта*, были впослѣдствіи нѣсколько измѣнены противъ бакана, на который была взята Гербертомъ привилегія; они бываютъ величиною отъ 9 до 20 фут. и дѣлаются изъ дерева и изъ желѣза. Деревянный баканъ въ 9 фут. стоитъ около 48 ф. ст. (около 336 р. с.), а желѣзный той же величины до 106 ф. ст. (до 742 р.); съ увеличеніемъ же размѣра, цѣна увеличивается и для самыхъ большихъ бакановъ доходитъ до 200 ф. ст. (до 1400 р. с.). Флагштокъ съ какимъ нибудь знакомъ для этого бакана стоитъ отъ 5 до 8 ф. ст. (отъ 35 до 56 р. с.). Не смотря на многочисленные одобрительные отзывы объ этомъ баканѣ, нѣкоторые, и въ томъ числѣ Поультеръ, не признаютъ его превосходства предъ баканомъ № 2 (Поультера) и передъ:

№ 6 (*черт. 7*) баканомъ съ плоскимъ дномъ (Flat bottom buoy), изобрѣтеннымъ Ленноксомъ, который бываетъ отъ 8 до 12 футъ величиною, дѣлается изъ желѣза и стоитъ отъ 65 ф. ст. (455 р.). Эти баканы, подобно предъидущему, не требуютъ почти никакой починки, кромѣ случайныхъ поврежденій.

№ 7 (*черт. 8*). Коническій баканъ съ килемъ (Keel can buoy). Баканы эти деревянные, величиною отъ 6 до 8 фут.; цѣна ихъ отъ 89 до 95 ф. ст. (отъ 623 до 665 р.); цѣна же флагштока съ шаромъ 5 ф. 6 ш. 4 п. (37 р. 20 к.). Стоимость ежегодной починки этого бакана таже, что и всѣхъ другихъ деревянныхъ бакановъ, о которыхъ говорено выше.

№ 8 (*черт. 9*). Баканъ съ килемъ Стоinea (Keel buoy). Баканы эти желѣзные, величиною въ 8 фут. и стоятъ вмѣстѣ съ флагштокомъ и шаромъ до 50 ф. ст. (до 350 р.). Англійское управленіе купило въ 1858 году только одинъ такой баканъ и больше не замышляло новыхъ, изъ чего можно заключить, что баканъ этотъ не

представляет никаких преимуществъ предъ другими, выше описанными баканами.

Сtoneй представилъ собранію гражданскихъ инженеровъ Англіи брошюру подъ заглавіемъ: «On the construction of Floating Beacons, заключающую въ себѣ описаніе его бакана съ килемъ. Общество, въ засѣданіи 5 марта 1861 года, разсмотрѣвъ чертежи и описаніе этого бакана, нашло, что цилиндрическій киль, придѣланный Stoneю къ своему бакану съ цѣлю сдѣлать его болѣе устойчивымъ на волненіи, есть лишь небольшое измѣненіе системы Герберта, и что поэтому его нельзя считать новымъ изобрѣтеніемъ, тѣмъ болѣе, что киль этотъ только въ нѣкоторыхъ частныхъ случаяхъ можетъ оказаться дѣйствительно полезнымъ.

№ 9 (*черт. 10*). *Спиральный баканъ* (Spiral buoy). Баканы эти бываютъ желѣзные и деревянные, въ 4, 6 и 9 фут. величиною. Цѣна бакана желѣзнаго и деревяннаго той же величины почти таже; такъ деревянный въ 6 фут. стоитъ 30 ф. ст. (210 р.), а желѣзный той же величины—32 ф. ст. (224 р.).

Въ мѣстахъ, гдѣ есть приливы, до сихъ поръ большею частію употребляется баканъ № 1, не смотря на признанныя его неудобства; тамъ же, гдѣ нужно поставить баканъ отличительнаго вида, употребляютъ баканъ № 2. На открытыхъ мѣстахъ ставятъ большею частію баканы Герберта (№ 5) или большіе баканы съ яйцеобразнымъ дномъ (№ 4).

Деревянные баканы мѣняются каждые полгода, въ мартѣ и сентябрѣ; противъ замѣны же ихъ желѣзными баканами, нѣкоторые возражаютъ то, что до сихъ поръ не найдена возможность предохранить ихъ отъ ржавчины, и что поэтому въ какой бы цвѣтъ ни былъ окрашенъ баканъ, его впослѣдствіи всегда легко смѣшать съ краснымъ баканомъ, и что кромѣ этого, будто-бы желѣзные баканы болѣе подвержены поврежденіямъ отъ судовыхъ толчковъ, которыми они легко могутъ быть пробиты и пущены ко дну. Впрочемъ, въ пользу желѣзныхъ бакановъ Леннокъ представляетъ то, что стоимость средней годовой починки ихъ будетъ все таки менѣе, чѣмъ деревянныхъ бакановъ.

Цѣнность постановки бакановъ на мѣсто измѣняется сообразно размѣрамъ цѣпи, потребной по роду грунта и характеру водъ. Цѣна же цѣпи для бакановъ въ Лондонѣ въ 1859 году была отъ 20 до 23 шиллинговъ (отъ 7 р. до 9 р. 10 к.) за центнеръ.

Для постановки бакана на мѣсто употребляются пустые внутри, квадратные чугунные якоря (sinkers), съ тою цѣлю, чтобы къ вѣсу самаго якоря прибавить силу всасыванія его въ грунтъ; для той же

цѣли могутъ служить грибовидные якоря (mushroom), которые употребляются для плавучихъ маяковъ.

Въ Шотландіи баканы не раздѣляются на разряды, а различаются только по величинѣ.

Склады бакановъ для шотландскихъ береговъ находятся въ слѣдующихъ мѣстахъ: Granton, Cromarty, Oban, Corran и Cambeltown; тутъ же хранятся и якоря съ цѣпами для соотвѣствующихъ участковъ.

Въ Ирландіи баканы дѣлятся на 4 класса.

Классъ А, № 1 (черт. 11). Патентованный желѣзный баканъ Герберта въ 9 фут., цѣною въ 99 ф. ст. (693 р.). Такой баканъ былъ поставленъ на мѣсто въ 1857 году и съ тѣхъ поръ не требовалъ никакихъ исправленій, за исключеніемъ перемѣны на немъ знака, что обошлось въ 2 ф. 10 ш. (около 18 р.); окраска же его ежегодно обходится въ 5 ф. 5 ш. (36 р. 75 к.).

№ 2. Такой же баканъ, величиною въ 8 фут. и стоить 85 ф. 4 ш. 6 п. (около 597 р.); по краткости времени, протекшаго отъ его постановки на мѣсто, онъ не требовалъ еще починки; окраска же его составляетъ ежегодный расходъ въ 4 ф. 15 ш. (33 р.).

№ 3. Такой же въ 6 фут., цѣною въ 35 ф. 4 ш. (около 246 р. 75 к.). Съ 1858 года, когда эти баканы поставлены на мѣста, они не требовали починки; годовой же расходъ на окраску составляетъ 4 ф. ст. (28 р.).

№ 4. Такой же баканъ въ 4 фута, цѣною въ 22 ф. ст. (154 р.); расходъ на окраску его въ годъ составляетъ 2 ф. 10 ш. (15 р. 75 к.).

Классъ В, №№ 1 и 2 (черт. 12). Желѣзные баканы Стонея, цѣною въ 44 ф. 10 ш. (311 р. 50 к.). Одинъ баканъ № 1 былъ поставленъ на мѣсто въ 1858 году, и уже требовалъ нѣсколько разъ исправленій, стоимость которыхъ каждый разъ составляла 2 ф. 10 ш. (17 р. 50 к.); ежегодно окраска бакана обходится въ 5 ф. (35 р.). Баканъ № 2 еще ни разу не былъ употребленъ въ дѣло.

Классъ С (черт. 13). Желѣзные баканы, цѣною въ 42 ф. 10 ш. (297 р. 50 к.) и въ 22 ф. 8 ш. (156 р. 80 к.). Баканы эти, введенные въ употребленіе въ 1850 году, не требовали съ того времени никакой постоянной починки; оковка же ихъ требуется ежегодно и стоитъ 1 ф. 10 ш. (10 р. 50 к.) для перваго и 1 ф. 1 ш. (7 р. 35 к.) для бакана втораго разряда; на окраску же ихъ выходитъ въ годъ, для перваго 5 ф. (35 р.), а для втораго 4 ф. (28 р.).

Классъ D. Баканы этого класса большихъ размѣровъ, №№ 1, 2 и 3 (черт. 14), дѣлаются изъ дерева и стоятъ 62 ф. (434 р.), 52 ф. 10 ш. (367 р. 50 к.) и 32 ф. (224 р.), а меньшихъ размѣровъ, №№ 4, 5 и 6, дѣлаются изъ желѣза, цѣною въ 26 ф., 11 ф.

11 ш. и 16 ф. (182 р., 80 р. 85 к. и 112 р.). Деревянные баканы требуют набивки новых обручей чрезъ каждыя 8 лѣтъ, что обходится въ 15, 10 и 7 ф. ст. (105, 70 и 42 р.), сообразно съ величиною бакана, и новой оковки чрезъ 2 года; этотъ послѣдній ремонтъ обходится въ 1 ф. 10 ш., 1 ф. 5 ш., и 1 ф. (10 р. 50 к., 8 р. 75 к., и 7 р.), а ежегодная окраска ихъ стоитъ 4 ф. 5 ш., 3 ф. 15 ш. и 3 ф. 3 ш. (29 р. 75 к., 26 р., и 22 р. 40 к.). Баканы эти изготовляются въ Дублинѣ только однимъ мастеромъ, который, какъ кажется, имѣетъ на нихъ привилегію. Для отличія № 1 бакановъ этого класса одного отъ другаго, употреблялся прежде флагштокъ съ шаромъ и съ другими знаками, но какъ они постоянно были срываемы волненіемъ, то теперь ихъ совсѣмъ не ставятъ, и баканы различаются между собою только цвѣтомъ.

Желѣзные баканы №№ 4, 5 и 6 (черт. 15 и 16) въ продолженіе десяти лѣтъ едва требуютъ какой-нибудь поправки, и ежегодный расходъ на ихъ содержаніе заключается только въ окраскѣ, которая составляетъ для бакана № 4—2 ф. 10 ш. (17 р. 50 к.), а для остальныхъ двухъ—2 ф. (14 р.). Эти баканы покупаются съ подряда и различаются между собой одной окраской; изъ нихъ № 6 употребляется для указанія затонувшихъ судовъ, красится зеленой краской и имѣетъ надпись «Wreck».

Изъ всѣхъ этихъ бакановъ, лучшіе безспорно баканы Герберта, какъ на теченіи, такъ и для открытыхъ мѣстъ. Баканы Стоenea на теченіи оказались не хуже первыхъ, но на открытыхъ мѣстахъ они еще не на столько испытаны, чтобъ можно было сдѣлать какое-нибудь положительное заключеніе объ ихъ достоинствахъ.

При разсмотрѣніи въ обществѣ гражданскихъ инженеровъ бакана съ килемъ Стоenea, контръ-адмиралъ Фидрой между прочимъ предложилъ для употребленія баканъ, который былъ имъ испытанъ при описи африканскаго берега. Баканъ этотъ состоитъ изъ боченка въ 32 галлона (впрочемъ, впоследствии онъ употреблялъ бочку въ 60 галлоновъ) съ двойною обшивкою у втулки и съ противоположной ей стороны и двойными днами; чрезъ этотъ боченокъ пропущенъ шестъ въ 3 $\frac{1}{2}$ дюйма въ діаметрѣ, такъ чтобы онъ выдавался на 3 фута сверхъ боченка и на 9 футовъ ниже его. Шестъ этотъ, помощію планокъ и конопатки, плотно укрѣпленъ въ боченкѣ, такъ чтобъ не могъ имѣть никакого движенія; къ верхней его части присоединялся штокъ съ флагомъ или какимъ нибудь хорошо видимымъ знакомъ; на нижнемъ концѣ шеста прикрѣплено два коуша,—одинъ подъ самымъ боченкомъ, а другой ниже, въ нѣкоторомъ разстояніи отъ перваго. Цѣпь отъ якоря, входя сверху въ первый коушъ, проходила вдоль шеста чрезъ второй коушъ внизъ и окан-

чивалась тяжестью въ $2\frac{3}{4}$ центнера, въ разстояніи 3 сажень внизъ отъ боченка. Такого рода баканы держались на водѣ постоянно прямо, и оказывались столь устойчивыми, что даже при значительномъ волненіи, можно было, стоя на бочекѣ, брать безъ особеннаго затрудненія угли секстаномъ.

Баканы ирландскихъ береговъ, за исключеніемъ западнаго берега, осматриваются и въ случаѣ нужды перемѣняются подрядчиками два раза въ годъ; баканы же по западному берегу осматриваются только разъ въ годъ лѣтомъ; если же зимой понадобится исправить или выкрасить нѣкоторые изъ нихъ, то это исполняется жителями прибрежныхъ деревень.

Всѣ измѣненія въ лоціи береговъ Великобританіи и Ирландіи печатаются для свѣдѣнія мореплавателей въ большомъ числѣ газетъ и, кромѣ того, отдѣльными объявленіями, которыя рассылаются всѣмъ англійскимъ консуламъ въ иностранныхъ государствахъ. Для показанія, въ какой мѣрѣ англичане стараются сдѣлать подобныя перемѣны по лоціи общезвѣстными, мы считаемъ здѣсь не лишнимъ привести счетъ издержкамъ за напечатаніе объявленій объ освѣщеніи маяка «Bishop Rock» и о числѣ экземпляровъ, разосланныхъ въ разныя мѣста.

За напечатаніе 2500 экз. объявленій . . .	2 ф. 14 ш. 0 п.
— — того же объявленія въ газетахъ . . .	3 — 18 — 6 »
— разсылку объявленій . . .	1 — 6 — 0 »
Итого . . .	7 — 18 — 6 »
	(около 55 р. 45 к.)

Эти объявленія разосланы:

Въ Англии, въ разныя мѣста, отъ 6 до 100 экз.

въ каждое . . . 2042 экз.

разнымъ лицамъ . . . 7 —

Въ газеты: «Times», «Public Ledger», «Shipping Gazette», «Lloyd's List», «Daily News», «Morning Herald», «United Service Gazette», «Naval and Military Gazette» и «London Gazette» . . . 9 —

Консуламъ въ иностранныя государства по 20 экз. каждому, а во Франціи 30 экз. . . 410 —

Всего 2468 экз.

Описавши тѣ баканы, которые нынѣ употребляются въ Великобританіи и Ирландіи, приведемъ теперь мнѣнія нѣкоторыхъ лицъ, хорошо знакомыхъ съ этимъ предметомъ, о формѣ бакановъ, которую они признаютъ за наилучшую, и нѣкоторыя предположенія объ освѣщеніи бакановъ въ почное время.

Заводчикъ Леннокъ полагаетъ, что баканъ Герберта есть наилучшій, потому что движенія его на водѣ чрезвычайно легки и плавны,

какъ будто бы онъ качается на эластической подушкѣ. Основанія, на которыхъ устроенъ этотъ баканъ, онъ объясняетъ слѣдующимъ образомъ: возьмите бокалъ и наполните его водой; потомъ возьмите рюмку и, обернувъ ее дномъ къ верху, опустите въ воду такъ, чтобы воздухъ могъ изъ нея выйти. Если начать подымать и опускать рюмку, держа ее постоянно въ вертикальномъ положеніи, то окажется, что при поднятіи ея вода будетъ оставаться въ рюмкѣ неподвижно и будетъ стремиться притянуть ее снова внизъ, составляя такимъ образомъ какъ бы пружину, на которой баканъ будетъ качаться очень легко и плавно, не дергая сильно цѣпи и оказывая лишь небольшое вліяніе на знакъ, находящійся на верху бакана. Правда, что эти баканы дороже другихъ, но если не испугаться первоначальныхъ издержекъ, то въ общемъ результатъ баканы эти окажутся самыми дешевыми. Баканы эти стоятъ на водѣ совершенно прямо, а потому при надлежащей ихъ формѣ видны на дальнѣйшее разстояніе; напряженіе, оказываемое ими на цѣпи и якоря, наименьшее противъ всѣхъ другихъ употребляемыхъ бакановъ.

Для закрытыхъ мѣстъ, гдѣ бакану не предстоитъ испытывать большихъ поврежденій, Ленноксъ предлагаетъ употреблять свой желѣзный коническій баканъ съ плоскимъ дномъ, въ центрѣ котораго помѣщается кольцо для якорной цѣпи, такъ какъ этотъ баканъ дешевле бакана Герберта, послѣ котораго Ленноксъ считаетъ его лучшимъ.

Тоже мнѣніе о баканахъ Герберта высказали *Рентонъ*, *Химъзъ* и *Гордонъ*, изъ которыхъ послѣдній предлагаетъ употреблять, для рѣкъ и озеръ, подверженныхъ замерзанію, баканъ, состоящій изъ обрѣзка удлинненнаго желѣзнаго конуса, у котораго нижнее основаніе съ полусферическимъ дномъ сдѣлано очень тяжелымъ для того, чтобы центр тяжести бакана былъ гораздо ниже поверхности воды. Такимъ образомъ, у этого бакана надъ водою возвышается только небольшая часть, находящаяся въ вертикальномъ положеніи даже тогда, когда поверхность воды замерзаетъ; когда же ледъ трогается, то баканъ безъ затрудненія уходитъ подъ него, но не срывается съ мѣста.

Профессоръ Ранкинъ лучшею формою для бакана считаетъ высокий цилиндръ съ тяжестью внизу, такъ чтобы онъ плавалъ вертикально; діаметръ такого бакана, по мнѣнію профессора, не долженъ быть болѣе той величины, какая необходима для достаточной видимости бакана.

Остинъ предлагаетъ для общаго употребленія баканъ, показанный на чертежѣ 17; многія лица, видѣвшія подробные чертежи этого бакана, отзываются объ немъ съ большою похвалою.

Баррисъ предлагаетъ, чтобы баканъ состоялъ изъ двухъ отдѣльныхъ частей, составляющихъ одно цѣлое, такъ чтобы одна часть

служила для доставленія бакану плавучести, а другая находилась бы постоянно въ вертикальномъ положеніи и служила знакомъ для узнанія бакана.

Этого онъ полагаетъ достигнуть (черт. 18), сдѣлавъ въ центрѣ плавучей части (которая можетъ имѣть прямоугольную форму) отверстіе; чрезъ которое проходила бы и висѣла на вертлюгѣ вертикальная часть; эта послѣдняя должна быть опущена въ воду на извѣстное разстояніе и имѣть на своемъ нижнемъ концѣ достаточный грузъ для приведенія ея въ вертикальное положеніе; надъ водою же она должна возвышаться футъ на 15 или на другую потребную высоту, смотря по обстоятельствамъ. Для отличія этихъ бакановъ между собою, Баррасъ совѣтуетъ на верхнемъ концѣ вертикальной части бакана укрѣплять огромныя римскія цифры, примѣрно въ 10 футъ величиною, которыя бы показывали глубину воды около бакана; на скалахъ же и отмеляхъ могли бы быть начальные буквы ихъ именъ.

Коккатъ и *Аккерсъ* полагаютъ, что лучшая форма для бакана есть двойной конусъ.

Дарлей лучшею формою для бакановъ считаетъ слѣдующую:

На открытыхъ мѣстахъ—черт. 19 и 20.

На закрытыхъ мѣстахъ—черт. 21.

Большая часть лицъ, отвѣчавшихъ на вопросы англійской морской коммисіи, не находили возможности постоянного освѣщенія бакановъ ночью; однако нѣкоторые изъ нихъ полагаютъ достигнуть этого слѣдующими средствами:

Поттеръ полагаетъ, что къ баканамъ могли бы быть прикрѣплены герметически закупоренныя крѣпкія, сферическія, высеребреныя, стеклянныя бутылки, которыя бы освѣщались издали съ берега, такъ чтобъ баканы могли быть видны со всѣхъ направленій судамъ, близъ нихъ находящимися.

Контръ-адмиралъ Фишрой полагаетъ, что для временнаго только употребленія можно бы прикрѣплять къ баканамъ небольшіе крѣпкіе фонари; въ нѣкоторыхъ же, хотя рѣдкихъ случаяхъ, можно бы проводить съ берега къ баканамъ гибкія газовыя трубы.

Томасъ Стевенсонъ думаетъ, что самый надежный способъ состоитъ въ наведеніи на баканы столба сильнаго свѣта съ береговой станціи, при чемъ баканы должны быть снабжены какими нибудь рефлекторами.

Коккатъ полагаетъ, что мѣдныя верхушки бакановъ, а также золоченныя или полированные конусы и шары, были бы предметами очень хорошо видимыми ночью.

Маннусъ, для освѣщенія бакановъ, предлагаетъ употреблять электри-

чексїй токѣ. Для этого баканъ долженъ быть сдѣланъ или вполне изъ стекла, или на верху бакана долженъ находиться непроницаемый для воды стеклянный фонарь, въ который бы можно было провести двѣ проволоки для тока. Соединеніе этихъ проволокъ углями, для полученія собственно такъ называемаго электрическаго свѣта, здѣсь непримѣнимо, но ихъ можно соединить тонкою платиновою пластинкою, которая помощію тока можетъ быть въ продолженіе всей ночи раскаляема до бѣло-калильнаго жара.

Наконецъ *Рентонъ*, для освѣщенія бакановъ, предлагаетъ употреблять известковый свѣтъ.

Для предупрежденія судовъ о близости опасности во время тумана, лучшимъ средствомъ считается баканъ съ колоколомъ.

Колоколъ, по мнѣнію *Леннокса*, не долженъ имѣть никакой крышки, кромѣ небольшого колпачка отъ дождя и снѣга, для того, чтобы звукъ могъ безпрепятственно распространяться въ воздухѣ на большее пространство. На береговыхъ знакахъ онъ предлагаетъ устраивать колоколъ, который бы приводился въ движеніе помощію гири, поднимаемой одинъ разъ въ сутки. Для моря, въ мѣстахъ, гдѣ есть теченіе, онъ предлагаетъ свой патентованный баканъ съ колоколомъ (*Alarum*); этотъ баканъ имѣетъ подливное колесо (*undershot water-wheel*), помѣщенное внутри бакана, съ приборомъ для звона; вода, проходя по трубкѣ, ударяется въ нижнія лопасти колеса, поворачиваетъ его и приводитъ такимъ образомъ аппаратъ въ движеніе. Баканъ имѣетъ постоянный руль, который удерживаетъ отверстіе трубки противъ теченія. Онъ долженъ ставиться на якорь какъ можно ближе къ опасности.

Тамъ, гдѣ нѣтъ теченія, *Ленноксъ* предлагаетъ употреблять для той же цѣли коническій баканъ основаніемъ книзу, въ которомъ сдѣланы два углубленія, вмѣщающія въ себѣ поплавки со стержнями, проходящими по трубкамъ до верху бакана и соединяющимися тамъ съ колоколомъ. При движеніи поплавковъ на волненіи вверхъ и внизъ, стержни ихъ приводятъ въ движеніе аппаратъ для звона колокола.

Если небольшое водяное колесо, въ желѣзной или деревянной рамѣ, къ оси котораго прикрѣплена рукоятка со стержнемъ, выпустить за корму плавучаго маяка, стоящаго на теченіи, то колесо будетъ вращаться и съ помощію приводовъ звонить въ колоколъ, укрѣпленный на гака-бортѣ судна; этотъ же приборъ можетъ быть употребленъ на судахъ, при плаваніи ночью или въ туманѣ, такъ какъ колесо будетъ въ этомъ случаѣ вращаться отъ хода судна, на которое оно можетъ легко убираться, когда въ немъ нѣтъ надобности.

Джемсъ Илзъ, находя, что недостатки бакановъ съ колоколами, употребляемыхъ въ настоящее время, главнѣйше заключаются въ

томъ, что они звонятъ только тогда, когда баканъ качается, и что слѣдовательно, если туманъ случится въ штиль, то эти баканы дѣлаются бесполезными,—предлагаетъ употреблять такіе баканы съ колоколами, которые приводились бы въ движеніе помощію теченія или прилива. Такіе баканы онъ предлагаетъ ставить по обѣ стороны входа на фарватеръ, различая ихъ между собою числомъ колоколовъ, такъ чтобы судно, руководимое различными звуками, могло бы въ туманѣ проходить узкости. Для приведенія въ движеніе предлагаемыхъ имъ бакановъ съ колоколами онъ употребляетъ или колеса и винты, или поплавки, подобно Ленноксу, и только подробности самаго устройства бакановъ отличаются отъ устраиваемыхъ Ленноксомъ.

Въ Ливерпульѣ, на королевскомъ фарватерѣ, поставленъ новый баканъ съ колоколомъ, къ которому недавно, для усиленія звука, придѣланы, по совѣту г. Грейвса, рефлекторы; звукъ колокола слышенъ въ тихую погоду на разстояніи 1 милл.

Въ заключеніе этого обзора бакановъ, намъ остается привести нѣкоторыя изъ предлагаемыхъ системъ однообразной разстановки бакановъ на отмеляхъ и фарватерахъ, для того, чтобы всякій незнакомый съ мѣстностію могъ безъ затрудненія миновать опасности, чего нѣтъ въ настоящее время, такъ какъ система разстановки бакановъ, принятая въ одномъ портѣ, иногда прямо противоположна системѣ, принятой въ другомъ. Разнообразіе это доходило до того, что въ 1859 году англійское маячное управленіе постановило правиломъ, чтобы при входахъ съ моря во всѣ гавани, рѣки и фарватеры, съ правой стороны входа ставились бы черные или красные баканы, а съ лѣвой баканы того же цвѣта съ бѣлой полосой; опасности же, лежащія по срединѣ фарватера, должны обозначаться баканомъ съ чернымъ знакомъ на вершинѣ. Ясно, что подобное постановленіе не представляетъ совершенно простой, общепонятной и полной системы, по которой бы всякій шкиперъ могъ безъ всякаго наставленія, такъ сказать наглядно, обходить всѣ опасности, встрѣчаемыя имъ на фарватерѣ.

Теперь опишемъ системы, предлагаемыя нѣкоторыми частными лицами.

Секретарь шотландскаго маячнаго управленія, *Каннингемъ*, предлагаетъ систему, придуманную капитаномъ *Бедфортонъ* и примѣненную имъ для всеобщаго употребленія. Система эта имѣетъ большое сходство съ системою, употребляемою во Франціи, и состоитъ въ слѣдующемъ.

1. Баканы.

1) Для означенія предѣловъ главнаго фарватера полагается съ правой стороны фарватера, считая отъ входа съ моря, ставить

красные баканы, а съ лѣвой—черные. Этотъ пунктъ совпадаетъ съ положеніемъ, употребляющимся во Франціи.

2) Для означенія точки поворота съ моря на фарватеръ, крайніе къ морю черный и красный баканы должны имѣть мачту съ шаромъ одного цвѣта съ баканомъ. Во Франціи того же достигаютъ постановкою *бѣлаго* бакана, но составитель этой системы полагаетъ, что, во избѣжаніе по возможности лишняго цвѣта, употребленіе знака на баканѣ предпочтительнѣе.

3) Для означенія небольшой опасности, лежащей по срединѣ фарватера, полагается ставить на ней шахматный баканъ, черный съ краснымъ, соединяя такимъ образомъ оба цвѣта, ограничивающіе фарватеръ, чтобы показать возможность прохода, по обѣ стороны бакана.—Во Франціи для этой цѣли употребляется баканъ, окрашенный черными и красными *поясами*; хотя знакъ этотъ также понятенъ, какъ и выше описанный, но въ предлагаемой системѣ онъ здѣсь не употребленъ, потому что для него предназначается другое мѣсто (см. пункт. 5).

4) Если опасность по срединѣ фарватера довольно значительной величины, такъ что нельзя ограничиться постановкою на ней одного бакана, и если она лежитъ *поперекъ* фарватера, то на лѣвомъ ея концѣ (смотря съ судна, идущаго отъ входа съ моря) ставится шахматный баканъ, красный съ бѣлымъ; а на правомъ концѣ такой же баканъ черный съ бѣлымъ; такимъ образомъ въ свободныхъ проходахъ между краями опасности и предѣлами фарватера сохраняются тѣ же самые отличительные цвѣта (т. е. съ правой красный, а съ лѣвой черный).

5) Если опасность на срединѣ фарватера идетъ *вдоль* него, то ближайшій къ морю конецъ ея означается баканомъ съ вертикальными красными и бѣлыми полосами, а внутренній ея конецъ баканомъ съ такими же черными и бѣлыми полосами. Такимъ образомъ, соединяя баканы пунктовъ 4 и 5, и въ случаѣ, если опасность довольно велика, повторяя ихъ сколько разъ будетъ нужно, легко обозначить баканами лежащую на срединѣ фарватера опасность такъ, что обходъ ея сдѣлается очень нетруднымъ.

Подробностей обстановки фарватера, объясненныхъ въ пунктахъ 4 и 5, нѣтъ во французской системѣ.

Особенная и очень важная выгода, сопряженная съ принятіемъ однообразной системы разстановки бакановъ, заключается въ томъ, что увеличеніе числа бакановъ нисколько не сбиваетъ мореплавателей; такъ въ предлагаемой системѣ красные и черные баканы, подобно цѣпи часовыхъ, могутъ быть разставлены по фарватеру съ большою выгодною и безъ всякой сбивчивости, въ разстояніи $\frac{1}{4}$

мили одинъ отъ другаго и даже ближе; тоже можно сказать и о баканахъ, обозначающихъ опасности, лежащія по срединѣ фарватера. При всѣхъ этихъ случаяхъ, мореплаватель долженъ будетъ только помнить одно, что красные баканы должны оставлять отъ себя вправо, а черные влѣво; поэтому понятно, что помощію приведенныхъ выше пяти отличительныхъ совокупленій двухъ цвѣтовъ для бакановъ, можно совершенно просто обозначить самый извилистый фарватеръ, и сдѣлать плаваніе по немъ совершенно безопаснымъ, безъ особыхъ на то наставленій.

Въ настоящее время, въ мѣстахъ, гдѣ нѣсколько фарватеровъ, моряку чрезвычайно важно знать по которому фарватеру онъ идетъ, потому что теперь, на различныхъ фарватерахъ, баканы различно измѣняются; при введеніи же однообразной системы, знаніе это будетъ почти лишнимъ, потому что на какомъ бы фарватерѣ судно ни находилось, оно идетъ безопасно, обращая только вниманіе на ограничивающіе фарватеръ два цвѣта.

Не смотря на это, моряку, можетъ быть, нужно будетъ знать, въ какомъ фарватерѣ онъ находится, если разные фарватеры имѣютъ и разныя глубины. Для обозначенія фарватеровъ, въ нѣкоторыхъ мѣстахъ, какъ напр. при входѣ въ Темзу, употребляются огни и баканы съ волоколами и другими отличительными знаками; въ этомъ случаѣ нѣтъ надобности дѣлать въ опредѣленіи фарватеровъ никакихъ измѣненій. Когда же, для отличія фарватеровъ одного отъ другаго, хотятъ употреблять простые баканы, то изобрѣтатель этой системы предлагаетъ:

6) Для означенія фарватера употреблять баканы, окрашенные поясами, со словомъ «Fairway» (фарватеръ), написаннымъ крупными буквами, съ прибавленіемъ самаго названія фарватера, если признаютъ то нужнымъ. Такимъ образомъ, держась все тѣхъ же отличительныхъ цвѣтовъ, будемъ означать:

1. Лѣвый фарватеръ, баканомъ съ черными и бѣлыми полосами.
2. Средній » » » » » красными »
3. Правый » » » красными и бѣлыми »

Кромѣ этого, система эта можетъ представить еще много другихъ прибавочныхъ отличій, которыя можно употреблять для обозначенія фарватеровъ.

Во французской системѣ, баканы, ограничивающіе фарватеръ, нумеруются такъ, что четные нумера ставятся на красныхъ баканахъ, а нечетные — на черныхъ. Хотя нумера бакановъ, въ нѣкоторыхъ случаяхъ, оказываютъ дѣйствительную пользу, однако, сдѣлать эту нумерацію непремѣнною частію системы кажется г-ну Каннингаму слишкомъ мелочнымъ и запутаннымъ, лишаящимъ систему той про-

стоты, до которой онъ стремится достигнуть; поэтому, не входя въ систему, нумерація багановъ можетъ употребляться, въ нѣкоторыхъ случаяхъ, какъ весьма полезное придаточное указаніе фарватера,—полезное тѣмъ болѣе, что оно весьма легко ведетъ къ указанію багана, сорванного съ своего мѣста.

Для обозначенія, по этой системѣ, опасностей не на фарватерахъ, но просто при плаваніи близъ береговъ, могутъ служить тѣ же, вышеизложенныя правила, т. е., что красные баганы должно оставлять въ правой рукѣ, черные—въ лѣвой и пр., чтобы, такимъ образомъ, не вводя въ систему излишнихъ знаковъ, сохранить, по возможности, ея простоту.

§ 2. Знаки.

Нѣтъ никакого сомнѣнія въ пользѣ примѣненія къ знакамъ, подобно какъ къ баганамъ, однообразной системы ихъ окраски; но, къ сожалѣнію, всеобщее примѣненіе этого правила къ знакамъ можетъ встрѣтить большія затрудненія, такъ какъ въ нихъ главное условіе составляетъ *видимость* знака на дальнее разстояніе, а потому, кажется, удобнѣе оставить знаки какъ они есть, не вводя для нихъ однообразной системы окраски, которая, въ нѣкоторыхъ случаяхъ, можетъ повредить этому главному ихъ условію.

§ 3. Приливные сигналы.

Предлагаемая Каннингамомъ система сигналовъ для возвышенія и пониженія прилива и высоты воды, можетъ, по его мнѣнію, быть употребляема съ одинаковымъ удобствомъ днемъ и ночью во всякой гавани.

Главная принадлежность ея состоитъ въ флагштокъ при входѣ въ гавань, на которомъ подымается днемъ:

Красный шаръ, когда вода возвышается.

Зеленый шаръ » » понижается.

Глубина воды въ футахъ означается поднятіемъ бѣлыхъ шаровъ въ различныхъ положеніяхъ, какъ подробно объяснено ниже, въ приложеніи № 2.

Тѣ же сигналы ночью обозначаются, вмѣсто шаровъ, огнями соответствующихъ цвѣтовъ.

Опасность, какъ днемъ, такъ и ночью, обозначается неизмѣнимъ никакого сигнала на флагштокъ.

Во Франціи употребляется, въ настоящее время, почти подобная же система приливныхъ сигналовъ, но только тамъ приливъ и отливъ означается *флагами*, а глубина—*черными* шарами, въ различныхъ положеніяхъ. По мнѣнію Каннингама, подобная система нехороша, во первыхъ тѣмъ, что флаги хорошо видны только въ томъ

случаѣ, если вѣтеръ дуетъ поперекъ наблюдаемаго направленія, и во вторыхъ, потому что черные шары совсѣмъ невидны ночью.

Такимъ образомъ, по предлагаемой системѣ, для означенія возвышенія или пониженія воды, достаточно поднятія днемъ одного цвѣтнаго шара, а ночью одной лампы съ цвѣтнымъ огнемъ; для означенія же глубины, въ большей части случаевъ, будетъ достаточно днемъ двухъ бѣлыхъ шаровъ, а ночью—двухъ бѣлыхъ огней.

Другое удобство этой системы, кромѣ простоты, состоитъ въ томъ, что она одинаково примѣнима и для судовъ, которые, помощію ея, легко могутъ показывать свое углубленіе.

Въ нижеприведенныхъ двухъ приложеніяхъ сдѣланъ сводъ этой системы, такъ что одна таблица служить для бакановъ, а другая—для приливныхъ сигналовъ. Если эта система будетъ когда нибудь примѣнена для всеобщаго употребленія, то эти двѣ таблицы будутъ служить для моряка безошибочнымъ пособіемъ для входа во всякій портъ. По небольшому же ихъ размѣру, онѣ легко могутъ быть отпечатаны почти на каждой входной картѣ.

Приложение № 1.

Предлагаемый сводъ однообразной системы разстановки бакановъ.

№	Цвѣтъ.	Для чего служить.	Наставленіе для входа.	Замѣчанія.
1	Красный.	Ограничиваетъ фарватеръ.	Держи его съ правой стороны.	—
2	Черный . . .	То же	— съ лѣвой стороны.	—
3	Черн. и красный, шахматн.	Для означенія небольшихъ опасностей по срединѣ фарватера.	Проходи по какуй угодно его сторону.	—
4	Красн. и бѣлый, шахматн.	Ограничиваетъ лѣвый конецъ опасности, лежащей поперекъ фарватера.	Оставляй его съ правой стороны.	Никогда не должно проходить между баканами №№ 4 и 5.
5	Черн. и бѣлый, шахматн.	Ограничиваетъ правый конецъ той же опасности.	Оставляй его съ лѣвой стороны.	
6	Красн. и бѣлыя вертикальныя полосы.	Ограничиваетъ ближайшій ко входу конецъ опасности, лежащей вдоль фарватера.	Можно проходить по обѣ стороны.	То же, между №№ 6 и 7.
7	Черн. и бѣлыя вертикальныя полосы.	Ограничиваетъ дальнѣйшій отъ входа конецъ той же опасности.	То же.	
8	Черн. или красный шаръ на баканѣ.	Поворотъ на фарватерѣ.	Проходить, смотря по цвѣту, какъ №№ 1 и 2.	1) Черн. и бѣлыя пояса означаютъ лѣвый фарватеръ. 2) Черн. съ краснымъ—средній. 3) Красн. съ бѣлыми—правый.
9	Баканъ, окрашенный поясами, со словомъ «Fairway».	Означаетъ фарватеры.	Проходить по обѣ стороны.	
10	Зеленый . .	Затонувшее судно .	—	—

Приложение № 2.

Предлагаемый сводъ однообразныхъ приливныхъ сигналовъ.

Флагштокъ и шары—днемъ.

Приливъ—красный шаръ на топѣ мачты.

Отливъ—зеленый > > > >

Глубина воды въ приливъ и отливъ.

10 футъ—1 бѣлый шаръ, поднятый до половины.

12¹/₂ > —1 > > > мѣста.

15 > —1 > > > мѣста, и 1—до полов.

17¹/₂ > —2 бѣлыхъ шара, поднятыхъ до мѣста, одинъ надъ другимъ.

20 > —2 бѣлыхъ шара, под. до мѣста, одинъ надъ другимъ, и 1—до половины.

22¹/₂ ф. —3 бѣлыхъ шара, подн. до мѣста, одинъ надъ другимъ.

25 > —2 бѣлыхъ шара, поднятыхъ до мѣста, рядомъ, по горизонтальному направленію.

27¹/₂ > —2 бѣлыхъ шара — до мѣста, горизонтально, и 1—до половины.

30 > —3 бѣлыхъ шара, треугольникомъ.

Флагштоки и лампы—ночью.

Тѣ же сигналы, что и днемъ, съ подобными цвѣтами огней, вмѣсто шаровъ.

Опасность означается, какъ днемъ, такъ и ночью, отсутствіемъ всякаго сигнала.

Описаніе этой системы разсылалось большому числу моряковъ, и система единогласно признана весьма простою и удобо-примѣнимою на практикѣ. Замѣчанія были сдѣланы только въ томъ отношеніи, что если удастся примѣнить къ баканамъ освѣщеніе въ ночное время, то, для сохраненія тѣхъ же цвѣтовъ огней ночью, какіе употреблены для бакановъ днемъ, придется замѣнить черные баканы другими, цвѣтными баканами, и большею частію былъ предложенъ зеленый цвѣтъ.

Между прочими, Томасъ Стевенсонъ, вполне одобряя эту систему, полагаетъ весьма полезнымъ, для означенія опасностей при плаваніи у береговъ, принять четыре цвѣта для означенія на баканахъ главныхъ компасныхъ румбовъ направленія опасностей, какъ, впрочемъ, это предлагать первоначально и самъ Каннинггамъ, но потомъ отбросилъ, изъ боязни усложнить свою систему. Стевенсонъ же предлагаетъ не только распространить всеобщее употребленіе четырехъ различныхъ цвѣтовъ на всѣ баканы и знаки, для означенія

четырёх главных румбовъ компаса, но употреблять и соединенія этихъ цвѣтовъ, для промежуточныхъ румбовъ.

Употребленіе четырехъ различныхъ цвѣтовъ, для означенія главныхъ румбовъ компаса, совѣтуетъ также Аккерсъ, который предлагаетъ ставить красные баканы на N концѣ отмели, бѣлые — на O концѣ, черные — на S концѣ и шахматные — на W концѣ; глубины же, при малой водѣ, совѣтуетъ означать на всѣхъ баканахъ цифрамъ большихъ размѣровъ.

Система Леннокса состоитъ въ томъ, что при обстаповѣ фарватера баканы различаются по количеству поставленныхъ на нихъ шаровъ, а именно: первый баканъ съ каждой стороны входа долженъ имѣть 3-хъ футовый шаръ на верху вертикальнаго штога; вторые баканы имѣютъ по 2 шара, изъ которыхъ одинъ, въ 3 фута величиною, устанавливается на верху штога, а другой въ 2 фута — на 1 футъ ниже перваго; третьи баканы имѣютъ по три шара, — одинъ въ 3 фута на верху и два въ 2 фута — на 1 футъ ниже перваго и одинъ отъ другаго. У четвертыхъ бакановъ, вертикальный штокъ имѣетъ горизонтальную перекладину и 3 ф. шаръ въ пересѣченіи; пятая пара бакановъ имѣетъ два 3 ф. шара, расположенные на горизонтальной перекладинѣ, въ 1 футѣ разстоянія одинъ отъ другаго; шестая пара — одинъ 3 ф. шаръ въ срединѣ, и два 2 ф. шара на горизонтальной перекладинѣ, въ разстояніи 1 фута отъ средняго. Еслибы нужно было еще увеличить число отличительныхъ знаковъ для бакановъ, то можно прибавить еще два бакана съ четырьмя шарами, и. т. д. Меньшіе или прибрежные баканы должны имѣть только по одному 3-хъ и 2-хъ футовому шару, какъ употребляется и въ настоящее время.

Ленноксъ полагаетъ при этомъ, что будутъ употреблять вездѣ баканы Герберта, и потому, полагая, что для обстановки фарватера, ихъ можно разставлять въ разстояніи 5 миль одинъ отъ другаго, находятъ возможность помощію его системы ясно обозначить фарватеръ на разстояніе 70-ти миль.

Предлагая свою систему для общаго употребленія, Ленноксъ не считаетъ необходимымъ непремѣнное употребленіе именно шаровъ, какъ отличительныхъ знаковъ для бакановъ; они могутъ быть замѣняемы квадратными, ромбическими или треугольными фигурами, но только величина ихъ и порядокъ расположенія должны быть удержаны тѣ же, что и для шаровъ.

Сверхъ этого, онъ считаетъ необходимымъ ставить баканы съ колоколами на всякой опасной скалѣ или песчаной отмели, при входахъ въ порты, для плаванія ночью или въ туманѣ.

Кембель, секретарь маячной комиссіи въ Кенсингтонѣ, предлагаетъ

для всеобщаго употребленія систему разстановки бакановъ, показанную на черт. 22. Въ ней употребляется только четыре различныхъ видоизмѣненія, а именно: два цвѣта, черный и красный, и двѣ формы бакановъ, — баканъ, ограниченный согласною кривою линіей, и баканъ, ограниченный ломаною прямою. Эти четыре знака соединяются между собою такъ, что могутъ означать 8 компасныхъ румбовъ и показываютъ направление опасностей, а слѣдовательно, вмѣстѣ съ тѣмъ, и безопасный курсъ между ними.

Lieutenant Curling Friend предлагаетъ также для всеобщаго употребленія однообразную систему разстановки знаковъ на фарватерахъ, испытанную имъ въ Новой Голландіи. Основанія этой системы состоятъ въ слѣдующемъ:

1) Въ открытомъ морѣ, направленіе опасности отъ бакана показывается по компасному румбу.

2) Въ рѣкѣ, портѣ или гавани, румбы компаса не употребляются, а направленіе опасности означается просто относительно теченія и береговъ, т. е. вверхъ или внизъ по теченію, или въ правой или лѣвой рукѣ, подымаясь по теченію.

3) Для того, чтобы въ рѣкахъ употреблять тѣ же знаки, что и въ открытомъ морѣ, онъ дѣлаетъ предположеніе, что всякая рѣка течетъ къ сѣвера, каково бы ни было ея дѣйствительное направленіе; такимъ же образомъ и всякій портъ считается расположеннымъ къ сѣверу отъ мореплавателя. Допустивъ такое предположеніе, весьма естественно, что всякая опасность, лежащая вверхъ по рѣкѣ или со стороны порта, должна означаться тѣмъ же знакомъ какъ опасность въ открытомъ морѣ, лежащая къ сѣверу; опасность въ лѣвой рукѣ должна означаться тѣмъ же баканомъ, что и опасность въ открытомъ морѣ, лежащая къ западу и т. д.

4) Такъ какъ при этой системѣ употребляются только бѣлый и черный цвѣтъ бакановъ и знаковъ, то сущность системы заключается собственно въ *формѣ* знаковъ.

Сдѣлленіе идей, которое привело лейтенанта Friend'a къ употребленію именно предлагаемыхъ имъ знаковъ для обозначенія опасностей, было слѣдующее:

Бѣлымъ баканомъ означена имъ опасность отъ запада, потому что «бѣлый» (White) и «западъ» (West) начинаются тою же буквою (W); употребляемый имъ для этой же цѣли знакъ < напоминаетъ западную опасность тѣмъ, что знакъ этотъ < составляетъ часть буквы (W).

Опасность къ востоку означена чернымъ баканомъ, потому что черный цвѣтъ противоположенъ бѣлому, означающему западную опасность. Знакъ для опредѣленія восточной опасности — мачта съ го-

горизонтальной переключиной †, употребленъ потому, что горизонтальная линия слегка напоминаетъ восточное направлѣніе.

Разсуждая подобнымъ же образомъ, онъ краситъ баканъ для означенія опасности съ сѣвера продольными бѣлыми и черными полосами, соединяя такимъ образомъ оба цвѣта, опредѣляющіе западную, и восточную опасность. Для опасности съ юга, или внизъ по рѣкѣ онъ краситъ баканъ горизонтальными полосами для противоположности бакану съ вертикальными полосами, означающему опасность съ сѣвера; для большаго же еще отличія отъ этого послѣдняго, онъ предлагаетъ красить баканъ, означающій южную опасность, черными и красными полосами. Знаки для сѣверной и южной опасности, — треугольникъ, обращенный вершиною кверху и книзу, весьма натурано напоминаютъ означаемое ими направлѣніе.

Для означенія отдѣльныхъ опасностей, около которыхъ свободный проходъ со всѣхъ сторонъ, употребляется баканъ, окрашенный въ шахматъ чернымъ, бѣлымъ и краснымъ. Знакъ, употребляемый для той же цѣли, долженъ состоять изъ ромбоида, утвержденного на мачтѣ съ горизонтальной переключиною, соединяя такимъ образомъ всѣ вышеупотребленные знаки.

Высказанное выше составляетъ существенную часть предлагаемыхъ лейтенантомъ Friend'омъ морскихъ и рѣчныхъ знаковъ, къ которой съ выгодною можно сдѣлать нѣсколько весьма полезныхъ прибавленій. Полосы бакановъ, означающихъ опасность къ югу или внизъ, должны быть красныя съ бѣлыми; для большаго отличія отъ полосъ черныхъ съ бѣлыми, означающихъ сѣверную опасность; кромѣ этого, красный цвѣтъ вообще можетъ замѣнять черный въ тѣхъ случаяхъ, когда надо заставить мореплавателя обратить особенное вниманіе на мѣстность. Равнымъ образомъ знаки $\angle$ и †, указывающіе опасность на W и O, могутъ быть для той же цѣли удвоенны, или надъ ними могутъ быть поднимаемы флюгарки, соотвѣтствующія знакамъ. Зеленый баканъ долженъ означать временную опасность, какъ напримѣръ затонувшее судно. Ниже приведена таблица сигналовъ, съ показаніемъ ихъ значенія.

Примѣч. Желтый цвѣтъ можетъ замѣнять бѣлый вездѣ, гдѣ бы это могло оказаться нужнымъ, подобно тому какъ черный цвѣтъ замѣняется краснымъ.

Н. Тресковскій.



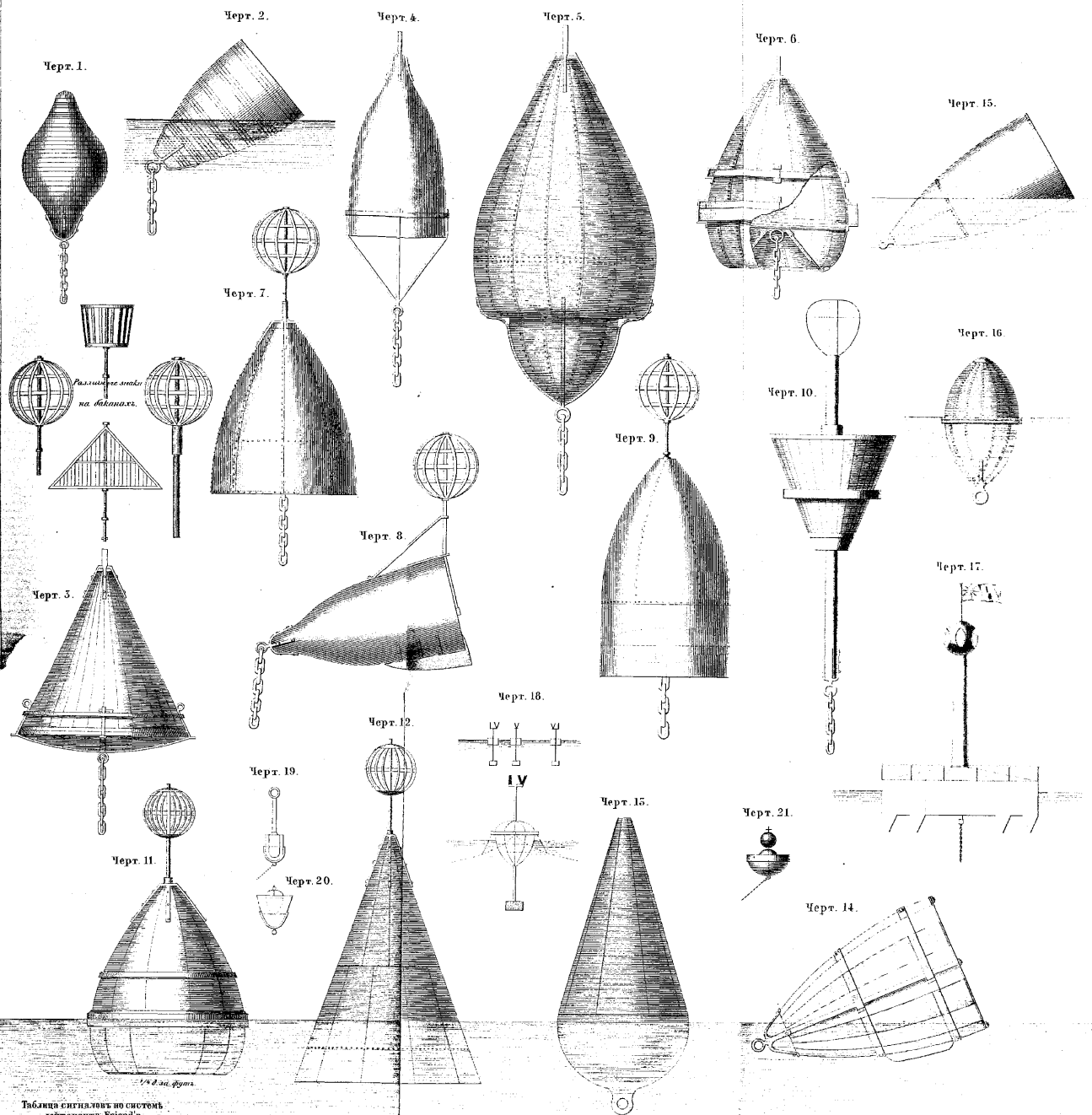
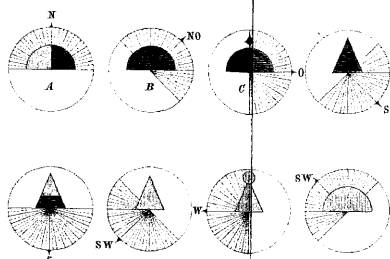


Таблица сигналов по системе
допущенная Уинча

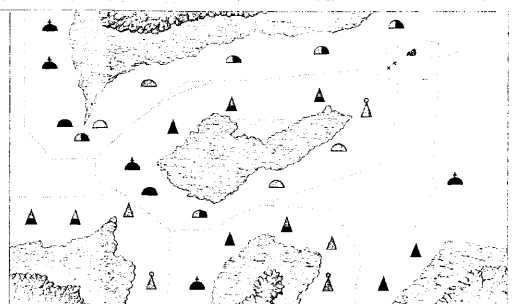
Баканы	Знаки	Положения	Значения
			Значение в море
			Значение в порту
			Значение в море
			Значение в порту
			Значение в море
			Значение в порту
			Значение в море
			Значение в порту
			Значение в море
			Значение в порту
			Значение в море
			Значение в порту



Черт. 22.

■ означать красный
цвет.

■ означать белый
цвет.



ОБЪЯСНЕНИЕ КЪ ЧЕРТЕЖУ 22-му, въ статьѣ:

«Баканы и знаки Великобританіи».

(Сводъ сигналовъ по системѣ Кембеля.)

Баканъ означаетъ опасность.

Кривая линія—сѣверную.

Ломаная или уголь—южную.

Черный цвѣтъ—восточную.

Красный » —западную.

По этой системѣ принято, что компасъ, воображаемый въ центрѣ каждаго бакана, раздѣляется пополамъ, такъ что одна половина свободна для плаванія, а другая—опасна.

Примѣръ: Баканъ А, ограниченный кривою линіей и окрашенный пополамъ въ черный и красный цвѣта, означаетъ сѣверную опасность, на разстояніи полкомпаса, отъ О до W.

Черный баканъ В, огражденный кривою линією, означаетъ опасность отъ NO.

Черный баканъ С, огражденный кривою и угломъ, означаетъ опасность отъ О, между N и S и т. д. остальные баканы, какъ показано на чертежѣ.

Баканъ, какой бы ни было формы, окрашенный въ зеленый цвѣтъ, означаетъ затонувшее судно или подводный камень.

ИЗВЛЕЧЕНІЕ ИЗЪ ПИСЬМА

ДѢЙСТВИТ. СТАТСКАГО СОВѢТНИКА ЯНЕВИЧА-ЯНЕВСКАГО

ПО ПОРУЧЕННОМУ ЕМУ ИЗСЛѢДОВАНІЮ О ТЮРЬМАХЪ И ТЮРЕМНОМЪ
ЗАКЛЮЧЕНІИ (*).

Занятія мои по изслѣдованію вопроса о тюрьмахъ состояли съ іюля мѣсяца въ слѣдующемъ: Я продолжалъ чтеніе книгъ, упомянутыхъ въ первомъ письмѣ, и нѣкоторыя изъ нихъ окончилъ чтеніемъ. Но книги эти касаются преимущественно общей стороны вопроса. Между тѣмъ, въ составъ его входятъ отдѣльные предметы первостепенной важности, которые требуютъ особаго вниманія и изученія. Сюда, между прочимъ, относится способъ занятія и обученія заключенныхъ, или организація труда въ тюрьмахъ. Трудъ благотворно дѣйствуетъ на человѣка уже въ свободномъ гражданскомъ быту, уничтожая въ немъ зародыши зла и давая жизни непосредственную цѣль, сколько полезную, столько и нравственную. Тѣмъ болѣе важенъ и благотѣленъ трудъ въ карательной исправительной системѣ. Но чтобы дать труду то значеніе, которое принадлежитъ ему какъ исправительному и воспитательному средству, способствующему искорененію дурныхъ наклонностей и пробуждающему идеи порядка и точности, необходимо, чтобы онъ какъ въ отношеніи рабочаго времени, такъ и въ отношеніи выбора работъ и занятій, удовлетворялъ извѣстнымъ условіямъ. Опредѣленіе этихъ условій и подробное разсмотрѣніе каждаго изъ нихъ, въ связи съ нравственнымъ и умственнымъ назиданіемъ заключенныхъ, и при соображеніи экономической стороны вопроса, послужили задачею для весьма замѣчательнаго сочиненія, которое я приобрѣлъ при посѣщеніи одиночной тюрьмы въ Бруксфилдъ и чтеніемъ котораго, занимаюсь въ настоящее время. Оно издано управляющимъ тюрьмою, Бауэ-

(*) См. Мор. Сб. за сентябрь.

ромъ, подъ заглавіемъ: *Der Gewerbs-Betrieb in den Strafanstalten mit besonderer Beziehung auf das Zellengefängniss in Bruchsal* (Carlsruhe, 1861), и, независимо отъ практическаго своего значенія, тѣмъ болѣе для меня важно, что большинство книгъ по части тюремной литературы касается сего предмета весьма поверхностнымъ образомъ. Кромѣ того, занятія и упражненія, содержащіяся въ мѣстахъ заключенія, составляютъ предметъ, съ которымъ необходимо познакомиться ближе и для правильной оцѣнки военно-исправительныхъ учреждений западной Европы, въ видахъ примѣненія къ намъ правилъ наиболѣе полезныхъ и цѣлесообразныхъ; существенное же различіе между этими учреждениями состоитъ именно въ способѣ и родѣ занятія военныхъ заключенныхъ. Не упоминаю о другихъ сочиненіяхъ, которыя не относятся прямо къ основнымъ началамъ тюремнаго преобразованія, но на чтеніе которыхъ, тѣмъ не менѣе, я удѣляю часть времени, для возможнаго уясненія себѣ цѣли, къ которой надлежитъ стремиться, пути, которому должно слѣдовать, неудобствъ и препятствій, которыхъ желательно избѣгнуть въ дѣлѣ, касающемся важнѣйшихъ пунктовъ права, морали, политической экономіи.

Оставаясь въ Швейцаріи съ 8 по 30 іюля, я не ограничивался осмотромъ тамошнихъ пенитенціарныхъ заведеній, но старался проникнуть и въ состояніе мнѣнія общественнаго о разныхъ системахъ заключенія и обличался съ людьми, специально занимающимися этимъ предметомъ. Изслѣдователю вопроса о тюрьмахъ Швейцарія представляетъ особенный интересъ. Тамъ, въ 1825 году, открыта первая одиночная тюрьма, которая появилась на континентѣ, и пенитенціарная система извѣдана на практикѣ многолѣтнимъ опытомъ исправительныхъ домовъ въ Женевѣ, Мозаннѣ, Бернѣ, Сень-Галленѣ. Дома эти всегда управлялись людьми, добросовѣстными и свѣдущими, въ родѣ Обанеля, Мозера, имена которыхъ приобрѣли себѣ извѣстность и въ ученомъ мірѣ. Благотворительныя общества и всякаго рода полезныя ассоціаціи, которыхъ множество въ странѣ и которыя по большей части состоятъ изъ лицъ образованныхъ и независимыхъ по своему положенію, при общемъ довольствѣ жителей и сильномъ развитіи мнѣнія общественнаго, много содѣйствуютъ и теоретической разработкѣ вопроса о тюрьмахъ, а при такихъ обстоятельствахъ и само законодательство не можетъ не дѣлать, на этомъ поприщѣ, постоянныхъ успѣховъ. Изъ числа новѣйшихъ законодательныхъ трудовъ, находящихся въ связи съ учрежденіемъ и устройствомъ мѣстъ заключенія, я познакомился съ уголовнымъ уставомъ, изданнымъ для кантона Солотурна 3 іюня 1859 г., а равно съ

проектъ такого же устава для Бернского кантона. Замѣчательно, что строгая пенсильванская система одиночнаго заключенія содержащихся, какъ днемъ, такъ и ночью, имѣвшая вначалѣ весьма многихъ приверженцевъ, мало по малу, утратила въ Швейцаріи прежнюю свою популярность, и нынѣ какъ публика, такъ и законодательство склоняются въ пользу оборнской системы, по которой заключенные только спятъ въ отдѣльныхъ одиночныхъ кельяхъ, а днемъ работаютъ въ общихъ камерахъ, подъ условіемъ молчанія. Въ этомъ смыслѣ начертаны упомянутые уставы законовъ, съ тѣмъ, впрочемъ, что, на основаніи перваго изъ сихъ уставовъ, заключенные могутъ быть употребляемы въ работы и внѣ ограды тюремной. Одиночное заключеніе является здѣсь частію кратковременною испытательною мѣрою, которой подвергается всякій, осужденный на тюремное заключеніе, при поступленіи его въ тюрьму, какъ для приведенія его къ размышленію, такъ и для ближайшаго узнанія его характера, частію средствомъ усиленія наказанія, особенно при повтореніи преступленія. Но и въ видѣ усиленнаго наказанія, такое заключеніе, по этому уставу, не можетъ продолжаться долѣе 3 мѣсяцевъ сряду, а въ проектѣ Бернскаго закона, даже въ случаѣ повторенія преступленія, одиночное заключеніе не должно быть назначено долѣе 18 мѣсяцевъ.

Надежащее вниманіе обращено мною и на военныя узаконенія Швейцаріи. На основаніи этихъ узаконеній, наказаніе лишеніемъ свободы есть преобладающее въ войскѣ наказаніе, опредѣляемое какъ за дисциплинарныя нарушенія, взыскиваемыя властію отдѣльныхъ воинскихъ начальниковъ, такъ и за преступленія и проступки, наказываемые по судебному приговору. Но собственно военныхъ *тюремъ* въ Швейцаріи не имѣется. Арестъ надъ нижними чинами, въ томъ числѣ надъ унтеръ-офицерами и капралами, исполняется или при полиціи (*salle de police*), или въ устроенныхъ при казармахъ барачахъ (*cachots*), продолжаясь въ первомъ случаѣ до 30, а въ послѣднемъ до 20 дней, причемъ, для усиленія наказанія, виновный можетъ быть, черезъ день, содержимъ на хлѣбѣ и водѣ. Офицеры, въ свою очередь, подвергаются дисциплинарному аресту на своей квартирѣ. Но арестъ этотъ, по мѣрѣ стѣсненія свободы виновнаго и продолжительности своей имѣетъ 3 степени. Простой или обыкновенный арестъ, при которомъ виновный сохраняетъ шпагу и продолжаетъ отправлять служебныя обязанности, можетъ быть назначаемъ до 40 дней. При усиленномъ арестѣ, могущемъ опредѣляться на время до 30 дней, у офицера отбирается шпага, и онъ не только не несетъ службы, но и не можетъ имѣть никакихъ свиданій съ посторонними. Наконецъ строгій арестъ, который можетъ быть опредѣ-

ляемъ лишь на время до 20 дней, исполняется надъ офицеромъ въ запертой комнатѣ, охраняемой карауломъ, за который подвергнутый аресту обязанъ, сверхъ того, платить ежедневно отъ 1 до 2 франковъ. Что же касается тюремнаго заключенія въ собственномъ смыслѣ, назначаемого военнымъ за преступленія и проступки по приговору военныхъ судилищъ, то наказаніе это, безъ различія чина, исполняется надъ виновнымъ въ общихъ гражданскихъ мѣстахъ заключенія и по правиламъ, для сихъ мѣстъ установленнымъ, съ тою только разницею, что содержаніе усиливается отпускомъ виновному, въ теченіе не болѣе 2 мѣсяцевъ, горячей пищи черезъ день на второй, и не можетъ продолжаться долѣе 2 лѣтъ, если виновный оставляется на службѣ. Въ случаѣ важныхъ преступленій, вмѣстѣ съ осужденіемъ виновнаго на тяжкія работы въ общихъ мѣстахъ заключенія и на болѣе продолжительные сроки, онъ въ то же время исключается вовсе изъ военнаго званія.

Изъ Швейцаріи, согласно послѣднему моему письму, я намѣревался проѣхать въ Піемонтъ, для осмотра піемонтскихъ военно-исправительныхъ заведеній. Намѣреніе это осталось, однако же, неисполненнымъ, такъ какъ, вслѣдствіе письма, полученнаго мною отъ временно-управлявшаго военною тюрьмою въ Безансонѣ, капитана Конара, мнѣ надлежало поторопиться въ этотъ городъ для объясненій по нѣкоторымъ предложеннымъ мною вопросамъ относительно французскихъ военныхъ тюремъ, а вмѣстѣ съ тѣмъ и для подробнаго осмотра тюрьмы въ Безансонѣ, къ чему въ то время представлялся удобный случай, по поводу передачи г. Конаромъ должности своей назначенному на его мѣсто капитану Базену, который до того командовалъ военно-пенитенціарнымъ заведеніемъ въ Джера (въ Алжирѣ) и съ которымъ мнѣ желательно было познакомиться потому въ особенности, что г. Базенъ извѣстенъ опытностію своею въ дѣлѣ управленія военными арестантами.

Впрочемъ, мною собраны ближайшія свѣдѣнія о піемонтскихъ военныхъ узаконеніяхъ, на сколько послѣднія относятся до возложеннаго на меня порученія. Изъ свѣдѣній этихъ оказывается, что наказаніе военныхъ лишеніемъ свободы, смотря по свойству и тяжести преступленій, совершаемыхъ лицами военнаго званія, раздѣлено тамъ на два рода: на тюремное заключеніе въ собственномъ смыслѣ и на военное заточеніе въ крѣпости (*reclusion militaire*), которое существенно отличается отъ обыкновеннаго заточенія, принадлежащаго въ Піемонтѣ, какъ и во Франціи, къ разряду такъ называемыхъ уголовныхъ обезпечивающихъ наказаній (*peines infamantes*). Тѣ, кои приговорены къ первому изъ сихъ наказаній за общія нарушенія, не влекущія за собою выключки изъ ряда

войскъ, обыкновенно отправляются для содержанія въ александрійскую тюрьму, которая, однако, не имѣетъ исключительно военнаго назначенія. Въ ней же содержатся виновные и въ воинскихъ нарушеніяхъ, если они приговорены къ военному заточенію на срокъ не выше 1 года, съ тою разницею, что, вмѣсто обученія заключенныхъ какому-либо ремеслу, на что потребовалось бы продолжительнѣйшее время, они употребляются на болѣе тяжкія изъ установленныхъ работъ, а именно крѣпостныя. Прочія затѣмъ лица военнаго званія, осуждаемыя за преступленія и проступки воинскіе къ военному заточенію на сроки болѣе продолжительныя, но не свыше 5 лѣтъ, подвергаются сему наказанію въ крѣпости Савонѣ, въ зданіяхъ которой устроены, для занятій арестантовъ, мастерскія и другія приспособленія, и заведены порядокъ и дисциплина, сходные почти во всемъ съ порядкомъ и дисциплиною французскихъ военныхъ тюремъ. Что же касается военныхъ, приговоренныхъ за какое бы то ни было преступленіе, общее или воинское, къ вышеозначенному обыкновенному заточенію или къ каторжной работѣ, съ коими сопряжено изгнаніе виновнаго изъ арміи, то они отсылаются, для исполненія надъ ними наказанія, въ общія гражданскія мѣста заключенія. Гражданскія же тюрьмы принимаютъ, для предварительнаго содержанія подъ стражею, военныхъ, находящихся подъ слѣдствіемъ или преданныхъ суду арестованными.

Менѣ всего, разумѣется, можно одобрить такое смѣшеніе военнаго элемента съ гражданскимъ тюремнымъ населеніемъ, всегда болѣе испорченнымъ и развращеннымъ, въ особенности по отношенію къ лицамъ, которые могутъ возвратиться въ ряды войскъ и о которыхъ еще неизвѣстно, виновны ли они или невинны. Но необходимость финансовыхъ сбереженій, въ виду многихъ другихъ существенныхъ реформъ въ развивающемся Италіанскомъ государствѣ, не дозволила покамѣстъ войти въ издержки, потребныя на возведеніе отдѣльныхъ специальныхъ военныхъ тюремъ. Впрочемъ не одна Швейцарія и не одно Италіанское королевство сдѣлали уступку финансовымъ соображеніямъ при устройствѣ тюремнаго заключенія для лицъ военнаго званія. Соображенія эти будутъ всегда играть первостепенную роль при всякой, особливо тюремной реформѣ, и даже государства, обладающія большими средствами для того, чтобъ провести со строгою послѣдовательностію и примѣнить на практикѣ начало отдѣленія военныхъ отъ гражданскихъ заключенныхъ, должны были подчиниться имъ въ извѣстной мѣрѣ.

На возвратномъ пути изъ Женевы, чрезъ Ліонъ и Безансонъ, я вторично посѣтилъ военно-пенитенціарное заведеніе въ Мецѣ, заслуживающее исключительнаго вниманія по той причинѣ, что для

него выстроено особое, просторное и удобное помѣщеніе, тогда какъ безансонская и нѣкоторыя другія военныя тюрьмы, видѣнныя мною, расположены или въ цитаделяхъ, или въ старыхъ строеніяхъ, въ которыхъ, не смотря на сдѣланныя и дѣлаемые передѣлки и приспособленія, нѣтъ ни того удобства, ни, вслѣдствіе того, возможности исполнять въ точности изданныя для заведеній сего рода правила.

Военно-исправительное заведеніе въ Мецѣ обнесено кругомъ довольно высокою стѣною и имѣетъ два двора. У воротъ перваго двора устроена караульная для часовыхъ. Налѣво, во флигелѣ, помѣщаются комендантъ и канцелярія (*greffe*), а направо, въ такомъ же флигелѣ,—прочія должностныя лица тюрьмы. Второй дворъ, болѣе обширный, назначенъ для прогулокъ арестантовъ на открытомъ воздухѣ (*préau*). Онъ весьма чистъ, высыпанъ пескомъ и снабженъ водопроводомъ, въ видѣ фонтана. По обѣ стороны этого двора возвышаются трехэтажные флигеля. Ихъ занимаютъ спальни арестантовъ, столовая, кухня, лавочка для продажи арестантамъ табаку и другихъ предметовъ въ дозволенномъ положеніи размѣрѣ и по опредѣленнымъ цѣнамъ (*cantine*), лазаретъ для нетрудно заболѣвающихъ, съ аптекою, сарай для зимнихъ прогулокъ (*promenoir d'hiver*), ванная и прочія службы. Здѣсь же помѣщаются церкви, школа и одиночныя карцеры (*cellules de punition*). Заведеніе построено на 300 человекъ. Оно принимаетъ присужденныхъ къ тюремному заключенію на время не менѣе 1 года, а равно такихъ людей, для коихъ заключеніемъ этимъ замѣнено другое, болѣе строгое наказаніе, по особымъ обстоятельствамъ, вызвавшимъ смягченіе участи виновнаго. Арестанты спятъ не въ одиночныхъ кельяхъ, какъ въ парижскомъ военно-исправительномъ домѣ, а въ общихъ камерахъ, изъ коихъ въ каждой помѣщается отъ 10 до 15 арестантовъ. Одиночная система введена здѣсь только, какъ мѣра взыскація за неповиновеніе и нарушеніе тюремныхъ правилъ и дисциплины. Безусловное молчаніе предписано арестантамъ ночью и днемъ во время работъ и занятій, за исключеніемъ необходимыхъ вопросовъ и объясненій, относящихся до производимой работы; но во время завтрака и обѣда, а равно во время прогулокъ арестантамъ дозволяется разговаривать между собою негромко и съ соблюденіемъ приличія. Въ часы прогулокъ имъ разрѣшается также куреніе табаку, за исключеніемъ наказанныхъ; но всякаго рода игры возбраняются всѣмъ безусловно. Пищу получаютъ арестанты достаточную и здоровую. Мясо, зелень, вино и другіе припасы поставяетъ подрядчикъ, по заключеннымъ съ тюремнымъ начальствомъ контрактамъ, а хлѣбъ доставляется изъ полковъ. Кухня, столовыя залы, спальни, лазаретъ

и прочія части тюрьмы содержатся въ замѣчательной чистотѣ и исправности. Въ церкви, помѣщающейся въ 3-мъ этажѣ, отправляется въ воскресные и другіе праздничные дни богослуженіе, при которомъ обязаны присутствовать не только арестанты, но и должностныя лица тюрьмы, а по окончаніи службы духовникъ наставляетъ арестантовъ въ правилахъ религіи. При тюрьмѣ есть небольшая библіотека, изъ которой въ эти дни даются арестантамъ назидательныя книги для чтенія. Арестанты, по мѣрѣ познаній своихъ, раздѣлены на классы, и обучаются, въ положенные часы, чтенію, письму и арифметикѣ, подъ руководствомъ образованнѣйшаго изъ своихъ товарищей и подъ главнымъ надзоромъ письмоводителя тюрьмы (greffier). Средствами взыскапія за непослушаніе и другіе проступки, не влекущіе, по роду своему, преданія виновнаго суду, служатъ, кромѣ упомянутаго заключенія въ карцеръ,—уменьшеніе количества пищи, лишеніе права на отдыхъ въ продолженіе четырехъ дней (не болѣе), а въ крайнихъ случаяхъ, о которыхъ немедленно доводится до свѣдѣнія бригаднаго генерала, содержаніе въ цѣляхъ до 8 дней.

Тѣлесныя наказанія ни въ какомъ случаѣ не могутъ имѣть мѣста; даже грубое обращеніе и употребленіе слова «ты», со стороны начальствующихъ лицъ, строго преслѣдуются установленными правилами, и при всемъ томъ порядокъ и дисциплина въ тюрьмѣ примѣрные. Я нашелъ только одного наказаннаго заключеніемъ въ карцеръ, за неважное нарушеніе, и тотъ, во вниманіе къ моему посвѣщенію, былъ при мнѣ прощенъ комендантомъ. Есть, стало быть, возможность, при умѣнїи руководить людьми, обходиться безъ тѣлесныхъ наказаній и внушать къ себѣ уваженіе и повиновеніе другими, болѣе благородными и человѣческими способами, не только въ полкахъ и командахъ, но и въ тюремной средѣ, состоящей изъ людей порочныхъ и преступныхъ; а что дисциплина отъ этого ни мало не страдаетъ, напротивъ, поддерживается и укрѣпляется, я приведу случай, о которомъ и читалъ и слышалъ отъ главнаго его виновника, нынѣшняго коменданта военно-исправительнаго дома въ Парижѣ, капитана Маньяна. Управляя военною тюрьмою въ Мецѣ, офицеръ этотъ, въ знойный день, лѣтомъ 1857 года, отпустилъ 300 человѣкъ арестантовъ купаться въ рѣкѣ, безъ всякаго чрезвычайнаго за ними надзора, и ни одинъ изъ арестантовъ не бѣжалъ и не покусился на бѣгство, не смотря на то, что къ побѣгу представлялась большая возможность.

Арестанты работаютъ въ просторныхъ, опрятныхъ и хорошо провѣтренныхъ мастерскихъ, которыхъ въ Мецѣ, по роду производимыхъ работъ или ремеслъ, нѣсколько, а именно: а) кузнечная мастерская, въ которой, сверхъ того, изготовляются разныя мелкія ме-

таллическія вещи (*quincaillerie*); б) мастерская, гдѣ механически раскрашиваются простыя, распространенныя въ народѣ, особенно въ деревняхъ, гравюры и изображенія мѣстныхъ правовъ, военныхъ костюмовъ и тому подобныхъ предметовъ; в) сапожная и башмачная; г) булавоочная и пряжечная; д) столярная; е) портняжная; ж) игрушечная (*bimbeloterie*).

Въ Безансонѣ, кромѣ того, есть мастерская для изготовленія нѣкоторыхъ простѣйшихъ частей часовыхъ механизмовъ и инструментовъ, употребляемыхъ при фабрикаціи часовъ (*fabrique d'équarisseurs*).

Работы арестантовъ отдаются на откупъ вольнымъ промышленникамъ, которые снабжаютъ отъ себя мастерскія потребными матеріалами, инструментами и проч. и ведутъ счетъ работѣ, при пособіи тюремнаго контроля, а зарабатываемыя арестантами деньги распределяются слѣдующимъ образомъ: $\frac{1}{2}$ поступаетъ въ казну, $\frac{1}{4}$ въ капиталъ на уплату за отпускаемыя арестантамъ бѣлье, одежду и другія вещи, а равно на вознагражденіе за вредъ и убытки, которые могли бы послѣдовать по ихъ винѣ или неосторожности (*masse individuelle*), при чемъ капитала этого не должно быть болѣе 60 франковъ на человѣка; наконецъ, послѣдняя $\frac{1}{4}$ часть составляетъ безусловную собственность арестантовъ (*masse des fonds particuliers*). Въ нее же поступаетъ излишекъ предъидущаго капитала съ той поры, какъ онъ достигъ опредѣленныхъ 60 франковъ на арестанта. Каждый арестантъ, по мѣрѣ зарабатываемой суммы и степени удовлетворительности своего поведенія, имѣетъ право получить, изъ этого источника, извѣстную сумму на руки (*centimes de poche*), не болѣе однако 3 франковъ въ недѣлю, а остальная сумма выдается арестанту не прежде, какъ при выпускѣ его изъ заведенія, по исполненіи срока наказанія, или и прежде срока, въ случаѣ прощенія.

Среднимъ числомъ, арестантъ военной тюрьмы въ Мецѣ зарабатываетъ отъ 40—90 сантимовъ въ день, смотря по роду ремесла или занятія, болѣе или менѣе прибыльнаго, и по другимъ обстоятельствамъ. Такимъ образомъ трудъ, отъ котораго никто изъ арестантовъ не избавляется, развѣ по болѣзни, является и средствомъ наказанія, и средствомъ нравственнаго соревнованія и исправленія, будучи вмѣстѣ съ тѣмъ справедливымъ пособіемъ казнѣ по содержанию военныхъ тюремъ.

Дальнѣйшими средствами поощренія за прилежаніе, трудолюбіе и хорошее поведеніе арестантовъ, кромѣ раздачи на руки означенныхъ денегъ и независимо отъ другихъ льготъ и облегченій во время заключенія, служатъ, съ одной стороны, внѣшніе знаки отличія, ка-

ковы, напр., суконные шевроны голубаго цвѣта на лѣвомъ рукавѣ арестантской куртки, но главнымъ образомъ—уменьшеніе срока наказанія и даже совершенное прощеніе арестанта, который пробылъ въ тюрьмѣ половину опредѣленнаго приговоромъ времени содержанія, или который хотя и не пробылъ этого времени, но обратилъ на себя вниманіе тюремнаго начальства особыми заслугами, по званію ли начальника или помощника начальника мастерской (*chef, sous-chef d'atelier*), или въ качествѣ руководителя школы (*moniteur de l'école*), или, наконецъ, подвигами человѣколюбія, храбрости и т. п.

Вообще военно-исправительная тюрьма въ Мецѣ, и по внѣшнему виду своему, и по внутреннему устройству, и по способу обращенія начальствующихъ лицъ съ арестантами, произвела на меня крайне удовлетворительное впечатлѣніе. Самый наружный видъ арестантовъ, казалось, обличаетъ людей здоровыхъ и довольныхъ, на сколько можетъ быть здоровъ и доволенъ человѣкъ, лишенный свободы.

Послѣднее время пребыванія моего заграницею проведено мною въ торговыхъ городахъ Лоріанѣ и Брестѣ, куда я ѣздилъ для собранія свѣдѣній о морскихъ тюремныхъ заведеніяхъ. Заведенія эти, находящіяся и въ прочихъ французскихъ военныхъ портахъ, не представляютъ, впрочемъ, особаго интереса съ точки зрѣнія исправительной системы. Это не иное что, какъ арестантскія помѣщенія, устроенныя въ казармахъ, для предварительнаго содержанія подъ стражею матросовъ и лицъ, неимѣющихъ офицерскаго званія, преданныхъ военно-морскому суду арестованными, а равно для исполненія наказанія надъ тѣми изъ сихъ лицъ, кои подверглись, въ дисциплинарномъ порядкѣ, заключенію въ карцерѣ (*cachot*). Морскіе офицеры подвергаются предварительному аресту, на берегу, при коммисіяхъ или совѣтахъ военно-морскаго суда. Что же касается собственно тюремнаго заключенія, въ смыслѣ самостоятельнаго наказанія, то морскіе чины, приговоренные къ сему заключенію по судебному приговору, при одинакихъ съ военными чинами условіяхъ, отдавались до 1860 г. и нынѣ нерѣдко отдаются въ военно-исправительныя тюрьмы сухопутнаго вѣдомства. Но по отдаленности нѣкоторыхъ портовъ отъ мѣста нахождения военныхъ тюремъ и на случай недостатка помѣщенія въ сихъ послѣднихъ, въ декабрѣ 1859 года учреждено собственное морское (пловучее) исправительное заведеніе на одномъ изъ разоруженныхъ кораблей въ Брестѣ, а именно на кораблѣ *Геркулесъ*, куда поступаютъ морскіе нижніе чины, осужденные къ тюремному заключенію на время не менѣе 1 года, какъ по приговору морскихъ, такъ и гражданскихъ судовъ. Мною приобрѣтены положеніе, изданное для этой тюрьмы 5 декабря 1859

года, а равно постановленіе декрета 3 ноября 1860 г., коимъ частію измѣнены, частію дополнены правила этого положенія. На сколько я успѣлъ познаться съ симъ послѣднимъ, оно во многомъ согласно съ положеніемъ 23 іюля 1856 г., коимъ руководствуются военно-сухопутныя пенитенціарныя учрежденія Франціи. Существенная разница, условливающаяся мѣстомъ заключенія и назначеніемъ моряковъ, состоитъ въ томъ, что военные арестанты, какъ выше показано, обучаются разнымъ ремесламъ въ устроенныхъ для сего мастерскихъ, тогда какъ арестанты пловучей тюрьмы въ Брестѣ, которой командуетъ морской офицеръ, на правахъ капитана фрегата, употребляются въ казенныя портовые работы, на берегу или въ арсеналѣ, и работаютъ отдѣльными отрядами или партіями отъ 8—24 человѣкъ, подъ постояннымъ надзоромъ, поурочно или по-денно, смотря по опредѣленію административнаго портового совѣта, за плату или вознагражденіе, которое не должно превышать въ день 60 сантимовъ на человѣка. Весьма желательно было бы получить свѣдѣнія о практическихъ результатахъ этой системы работъ, съ точки зрѣнія портового хозяйства и экономіи; но свѣдѣнія эти хранятся, кажется, въ секретѣ. Морской префектъ въ Брестѣ, вице-адмиралъ графъ Гедонъ (de Gueydon), которому я имѣлъ честь представляться, былъ довольно уклончивъ въ отвѣтахъ на вопросы мои по сему предмету, а въ министерствѣ морскомъ и колоній, въ Парижѣ, мнѣ отозвались, что, по недавнему образованію упомянутой пловучей тюрьмы, нельзя еще вывести положительнаго заключенія о результатахъ, достигнутыхъ ея учрежденіемъ.

12 сентября 1862 г.

Парижъ.



ФЛОТЫ ФРАНЦУЗСКІЙ И АНГЛІЙСКІЙ

съ 1815 года.

(Окончаніе). (*)

Условія морскаго могущества.

Франція достигла въ продолженіе долгаго времени, постояннаго, блистательнаго успѣха; это есть доказательство обилія тѣхъ средствъ, которыя мы можемъ извлечь изъ достоинства и храбрости нашихъ соотечественниковъ, но это еще не означаетъ сумму силъ, которую мы могли бы проявить въ случаѣ надобности; тѣмъ болѣе, что во все это время, не исключая даже 1854 и 1855 годовъ, мы не имѣли настоящей морской войны. Это обстоятельство нужно постоянно имѣть въ виду, точно также, какъ, думая объ Англіи, нужно не забывать, что и она, въ продолженіе этого полулѣтя, не обнаружила всѣхъ своихъ силъ, которыя можетъ проявить въ морской войнѣ; и что маловажные результаты, до которыхъ дошло адмиралтейство, издержавъ огромныя суммы, доказываютъ только свойственную ему слабость, но не позволяютъ судить о силахъ народа.

Намѣреваясь говорить только о военномъ флотѣ, мы должны заняться исключительно тѣмъ, что сдѣлано у насъ морскимъ министерствомъ, а въ Англіи адмиралтействомъ. Со всѣмъ тѣмъ было бы ошибочно полагать, что вывода результаты изъ нашего сравнительнаго обзора, мы имѣемъ въ виду показать этимъ преимущественно морское могущество одного или другаго народа. Такъ точно, какъ въ геометріи нужны три точки, для опредѣленія плоскости, морское могущество опредѣляется тремя предметами, изъ которыхъ каждый въ свою очередь такъ же необходимъ для этого могущества, какъ каждая изъ трехъ точекъ, для опредѣленія плоскости. Эти три пред-

(*) См. № 8 М. Сб. наст. года. Изъ предлагаемаго теперь окончанія статьи г. Ксавье-Раймона, исключены, въ избѣжаніи повторенія, ссылки на русскій флотъ, цитированныя въ статьѣ «Съ нашего Берега», помѣщенной въ № 9 М. Сб.

мета суть: деньги, сильная промышленность и морское народонаселение, соответствующее развитию морской торговли каждого народа. Морское могущество есть ничто иное, какъ произведение, происшедшее отъ перемноженія этихъ трехъ данныхъ, и если въ одномъ изъ нихъ оказывается недостатокъ, тогда вся совокупность, т. е. морское могущество будетъ непрочна, какова бы ни была значительность двухъ другихъ; здѣсь случилось бы тоже, что въ геометріи, гдѣ имѣя только двѣ точки, получаютъ линію безъ ширины, толщины, поверхности и объема. Итакъ, когда дѣла государства будутъ ведены какъ слѣдуетъ, то оно съ одной стороны всѣми силами будетъ стараться развить эти три элемента своего могущества, а съ другой будетъ заботиться о соблюденіи между ними въ мирное время надлежащей соразмѣрности. Исторія убѣждаетъ насъ, что если въ сухопутной войнѣ, народы, рискуя, достигали иногда того, что казалось невозможнымъ, въ морской—желая достигнуть большаго, чѣмъ позволяли имъ ожидать ихъ нормальныя средства, они истрачивали тщетно свои средства и обезславили себя. Въ морскомъ дѣлѣ можно достигнуть очень важныхъ результатовъ, когда расчитываютъ только на то, что имѣютъ дѣйствительно, и когда умѣютъ разсудительно употребить свои средства. Исторія войны Соединенныхъ штатовъ въ 1812 году, такъ хорошо описанная адмираломъ Жюрье-де-ла-Гравіеромъ, доказываетъ разительно эту истину; въ морскомъ дѣлѣ проигрываютъ всегда, когда стараются показаться болѣе сильными, чѣмъ есть въ дѣйствительности. Что случилось съ флотомъ Людовика XIV, когда онъ увеличилъ его выше своихъ средствъ? Какую роль разыграли 80 линійныхъ кораблей, которыми владѣлъ императоръ Наполеонъ? Къ чему послужило Испаніи, что Карлъ IV содержалъ флотъ, не соответствующій его средствамъ?

Говорятъ, что деньги—нervъ войны; нѣтъ надобности доказывать, что это столько же справедливо въ отношеніи флота, сколько и въ отношеніи другаго рода войска. Но на морѣ гораздо менѣе, чѣмъ гдѣ либо, деньги могутъ быть замѣнены энергіею воюющихъ или энтузіазмомъ народонаселенія. Различныя реформы здѣсь тоже немного могутъ сдѣлать. Огромная цѣна, за которую достались необходимыя усовершенствованія современнаго флота, издержки, сопряженныя съ самыми обыкновенными его дѣйствіями, служатъ также опредѣленіемъ относительнаго положенія, въ которомъ, по силѣ обстоятельствъ, находятся различныя морскіе флаги. Такъ, во времена Нельсона, англійчане, раздѣляя издержки флота, количество пушекъ, которыми онъ вооруженъ, вычислили, что каждая пушка, разсматриваемая какъ выраженіе военной силы, обходилась въ 25 000

франковъ. Для паровыхъ судовъ эта сумма возвысилась до 125 000 и до 150 000 франковъ; въ настоящее время каждое орудіе въ батарее броненоснаго фрегата *Warrior* стоитъ больше чѣмъ 250 000 франковъ, а фрегатъ этотъ, по опредѣленію сдѣланному въ нижней палатѣ, секретаремъ адмиралтейства, лордомъ Кларенсомъ Паджемъ, стоилъ 9 175 000 франковъ. Въ большей части государствъ, весь бюджетъ флота не болѣе такой суммы. Прибавьте къ этому стоимость вооруженія, содержанія и починковъ такого фрегата, что составитъ по крайней мѣрѣ 20% стоимости его постройки. Примите во вниманіе и то еще, что *Warrior*, плавая даже въ хорошую погоду, употребитъ одного только угля на 34—40 франковъ, на каждую милю. Замѣтите, наконецъ, что съ введеніемъ броненосныхъ судовъ сколько второстепенныхъ флотовъ, которые нѣкогда играли почетную, даже славную роль, въ настоящее время отошли на задній планъ, единственно по причинамъ финансовымъ. Разсматривая все это съ другой точки зрѣнія, мы дойдемъ до аналогическаго вывода, еще болѣе невыгоднаго для второстепенныхъ могуществъ. Въ началѣ настоящаго столѣтія, Англіи нужно было вооружить большой флотъ для покоренія Копенгагена; спрашивается сколько потребовалось бы въ настоящее время броненосныхъ фрегатомъ для той же цѣли, для которой нуженъ былъ большой флотъ Нельсона и Гейдъ-Паркера? Не достаточно ли бы было двухъ или трехъ? Нельзя допустить съ другой стороны, что Данія, употребивъ столько же денегъ на постройку блиндированныхъ судовъ, сколько она издерживаетъ на весь свой флотъ, могла бы остаться въ прежнихъ отношеніяхъ. Во первыхъ, укрѣпленія, которыя вспомоществовали ей защитѣ въ 1807 году, почти всѣ потеряли свое значеніе и силу противъ броненосныхъ военныхъ судовъ; затѣмъ Данія не можетъ употребить всѣ средства своего морскаго бюджета, на постройку подобнаго рода судовъ; ей нужно употребить значительную часть этого бюджета на морскую полицію, на гидрографію, на покровительство торговлѣ, на поддержку надлежащимъ образомъ сношеній со своими колоніямъ; нужно показать свой флагъ на моряхъ. Ей нужно, такъ сказать, въ одно и то же время быть на многихъ мѣстахъ, для того, чтобы, построивъ и вооруживъ броненосныя суда, имѣть возможность удовлетворять другія потребности, даже и въ мирное время. Эта истина можетъ относиться не только къ Даніи, но и ко многимъ другимъ государствамъ.

Морское могущество не можетъ существовать, если страна не располагаетъ большимъ бюджетомъ и если не въ состояніи въ данный моментъ имѣть значительные денежные ресурсы. Это существенное, но еще недостаточное условіе для рѣшенія проблемы. Морское мо-

гущество также не можетъ существовать, если страна не обладаетъ сильною промышленностію. Недавно еще, не болѣе тридцати или сорока лѣтъ тому назадъ, сила флота могла, до известной степени, измѣряться его собственными средствами, сосредоточенными въ магазинахъ, въ арсеналахъ и мастерскихъ. Но тогда перевозочныя средства и пути сообщенія были въ плохомъ состояніи. Не нужно быть старикомъ, чтобы вспомнить жалобы бельгійцевъ, когда нужно было въ 1832 году провезти черезъ ихъ территорію матеріалы для французской арміи, осаждавшей Антверпенъ; а бельгійцы могли еще похвастать содержаніемъ своихъ дорогъ въ сравненіи съ другими государствами Европы. Ихъ сбруи были изорваны, дороги были изрыты и—если вы помните—знаменитая мортира генерала Пексана была обвинена въ произведеніи очень серьезныхъ опустошеній. Если такое дѣйствіе произвела перевозка матеріаловъ арміи, которая вообще употребляетъ предметы, имѣющіе очень незначительную тяжесть и могущіе, для удобства перевозки, дѣлиться почти до бесконечности, то спрашивается: что бы было, если бы понадобилось снабжать адмиралтейства, гдѣ употребляется столько предметовъ громоздкихъ, тяжелыхъ и немогущихъ быть раздѣленными? Изъ этихъ предметовъ были даже такіе, какъ рангоутныя деревья, большаго калибра пушки, большіе якоря, водяные ящики и т. д., которые не могли быть иначе доставлены въ надлежащемъ количествѣ и одновременно, какъ моремъ, рѣчными путями, или каналами. Проведеніе каналовъ въ Бретани было приказано императоромъ Наполеономъ, болѣе всего съ цѣлю обезпечить доставленіе провизіи въ Брестскій портъ, который было почти невозможно снабжать провіантомъ и вообще всѣмъ необходимымъ сухимъ путемъ. Все это теперь значительно измѣнилось: сѣти желѣзныхъ дорогъ, покрывающія всю Европу, не только увеличили районъ рынковъ, снабжающихъ адмиралтейства, но и сократили издержки на работы въ этихъ адмиралтействахъ. Такъ напримѣръ: помощью желѣзныхъ дорогъ, идущихъ непрерывною линіею изъ С.-Петербурга въ Тулонъ, Рошфоръ, Шербургъ и которыя на будущій годъ пойдутъ въ Лоріанъ и Брестъ, будетъ несравненно проще и гораздо дешевле, закупать мачтовый лѣсъ въ Польшѣ или въ Россіи, чѣмъ закупать его въ Швейцаріи, или въ Вогезахъ, хотя Швейцарія и Вогезы, по своему мѣстоположенію, имѣютъ всѣ удобства спускать свои произведенія на берегъ моря, въ долины Саоны, Роны и Лорары. Въ то время, справедливо было полагать силу флота въ средствахъ и матеріалахъ его, сложенныхъ въ адмиралтействахъ и магазинахъ; ибо прежній способъ доставки былъ очень невѣрный и трудный; тогда силу флота опредѣляли точно такъ, какъ опредѣ-

ляют количество и качества заводскихъ произведеній, изъ устройства самыхъ заводовъ и изъ количества ихъ рабочихъ. Въ это время парусный линійный корабль господствовалъ на океанахъ, не только какъ представитель военной силы, но также, благодаря громадности своихъ размѣровъ, величинѣ составныхъ частей своихъ изъ дерева или желѣза, и хитростямъ своего вооруженія. Тридцать лѣтъ тому назадъ, купеческій корабль въ 500 или 600 тоннъ, былъ показываемъ почти какъ чудо въ коммерческихъ гаваняхъ; изъ чего слѣдуетъ, что частная промышленность не была достаточно богата и искусна, чтобы доставлять значительныя пособія военному флоту. Въ обыкновенной жизни также никто не могъ приносить ему помощи; ни плотникъ, ни металлургъ не употребляли или не производили ничего, что бы дало имъ возможность доставлять въ военныя гавани пушки и большіе якоря, приводившіе въ удивленіе нашихъ отцовъ. Военныя адмиралтейства были монополистами въ дѣлѣ сооруженія и снабженія всѣмъ необходимымъ судовъ военнаго флота. Это было естественное послѣдствіе его положенія, и тѣмъ не менѣе можно было вѣрно измѣрять силу флота силою его адмиралтействъ.

Нынѣ все это значительно измѣнилось. Чудное развитіе сообщеній между народами, увеличивая надежды на фрахтъ, позволяя арматорамъ быть увѣренными въ необходимомъ грузѣ, произвело то, что частная промышленность построила такія же большія суда, какъ самыя огромныя военныя корабли, и значительно большіе, чѣмъ тѣ суда, которыя прежде назывались колоссами. Тогда въ каждомъ военномъ флотѣ былъ по крайней мѣрѣ одинъ такой колоссъ, и ни одинъ изъ этихъ кораблей не имѣлъ больше 2000 тоннъ. *Victory*, трехъ-дечный, 120 пушечный корабль, на которомъ развѣвался флагъ Нельсона, въ трафальгарской битвѣ, едва ли превышаетъ эту цифру. Въ настоящее время, не считая даже почтовыхъ судовъ, можно сказать навѣрно, что коммерческіе флоты Англіи и Соединенныхъ штатовъ, имѣютъ корабли, съ числомъ тоннъ гораздо вышнимъ. Громадныя успѣхи, сдѣланныя въ послѣднее время металлургіей, и все болѣе и болѣе распространяющееся употребленіе паровъ не менѣе споспѣшествовали измѣненію стараго порядка вещей и тому, что военный флотъ можетъ найти внѣ себя вспомогательныя средства, которыя прежде не существовали. Прежде, онъ одинъ долженъ былъ заботиться о производствѣ нѣкоторыхъ механизмовъ; теперь произведенія для флота составляютъ отрасль трудовъ всей націи. Въ 1831 году, правительство купило заводъ *Indret* для постройки на немъ машинъ въ 160 силъ, по неимѣнію во Франціи частныхъ заводовъ для такихъ машинъ; нынѣ же заводъ этотъ усту-

пасть механическимъ и кораблестроительнымъ заведеніямъ въ Крезе, Чіота и другимъ, которыя производятъ машины въ 500, 800 и 1000 силъ и могли бы устроить машины еще сильнѣе, если бы это требовалось. Въ Англіи еще лучше: въ продолженіе одного года потребовалось для флота паровыхъ машинъ въ 18 000 силъ, а между тѣмъ на счетъ казны содержатся только заведенія для починки механизмовъ; правительство не соорудило ни одной машины, находящейся въ его флотѣ. Итакъ, нужно имѣть въ виду, что заводы, производящіе эти удивительные механизмы, въ состояніи удовлетворить всѣмъ потребностямъ военнаго флота относительно произведеній изъ металла. Кто въ состояніи сдѣлать большее, тотъ можетъ дѣлать и меньшее. Заведенія, строящіе паровые цилиндры, для машинъ въ 1000 силъ, или выковающія желѣзныя плиты для броненосныхъ фрегатомъ, могутъ отливать и просверливать пушки различныхъ калибровъ, выковывать самыя большіе якоря, и т. д. Производство такихъ предметовъ не требовало бы даже особаго вниманія со стороны управляющихъ столь обширными заводами и было бы ниже тѣхъ средствъ, которыми они располагаютъ; пушки, якоря— все это для нихъ такія мелочи, которыя можно производить въ огромномъ количествѣ и съ быстротою, потребою только во время большой войны.

Употребленіе желѣза для флота увеличивается съ такою быстротою, что можно уже предвидѣть время, когда корпуса почти всѣхъ кораблей будутъ желѣзные. Это обстоятельство дѣлаетъ сношенія между военнымъ флотомъ и промышленностію все болѣе и болѣе тѣсными; между тѣмъ какъ нѣкогда военный флотъ составлялъ отдѣльный міръ, теперь онъ міръ обыкновенный, между силою военною и продуктивною силою заведеній, въ которыхъ по преимуществу занимаются выработываніемъ мирныхъ произведеній. Всѣ, или почти всѣ онѣ могутъ сдѣлаться орудіями войны, невѣроятно могущественными; какъ трудолюбивая пчела вооружена острымъ жаломъ для защиты меда; такъ точно онѣ, со страшной энергіей возстали бы противъ того, кто потревожилъ бы ихъ марныя занятія.

Такъ, пытаясь опредѣлить отношеніе могущества государствъ, преимущественно къ ихъ флоту, недостаточно знать бюджеты ихъ, офиціальныя отчеты о судахъ, адмиралтействахъ, магазинахъ, запасахъ и т. д.; конечно, все это нужно брать во вниманіе; но тотъ сильно ошибается бы, кто не принималъ бы въ расчетъ въ своихъ исчисленіяхъ, долю, которую доставляетъ силамъ, правильно организованнымъ, общій народный трудъ. Въ настоящее время эта доля, въ случаѣ сильной борьбы, была бы не вспомогательною, какъ въ мирное время, а главною; и она дала бы себя чувствовать съ та-

кою быстротою, что тотъ, кто не былъ бы приготовленъ къ движенію впередъ, во время войны не имѣлъ бы никакой возможности, даже цѣною большихъ пожертвованій, избавиться отъ необходимыхъ слѣдствій своей непродуманности.

Если бы, напримѣръ, въ настоящее время возгорѣлась большая война, характеристическою чертою ея, между прочимъ, было бы: неисчерпаемая плодovitость, съ которою промышленность доставляла бы сражающимся военные матеріалы, сила и почти внезапность ударовъ, которые сражающіеся наносили бы другъ другу, вспомоществуемые промышленностью. Впрочемъ, это оправдалось уже на опытѣ. Объявленіе итальянской войны послѣдовало 26 апрѣля; битва подъ Монтебелло 20 мая; при Маджентѣ 4 іюня; а 24 того же мѣсяца было сраженіе въ Сольферино, положившее конецъ войнѣ, во время которой три арміи, участвовавшія въ этой кровавой битвѣ, потеряли больше, чѣмъ 70 000 человекъ убитыхъ и раненыхъ. Эта страшная рѣзня заставляетъ насъ содрогаться, но она, вмѣстѣ съ тѣмъ, доказываетъ, какія пораженія могутъ быть наносимы въ настоящее время, и объясняетъ все значеніе важной уступки со стороны императора Франца Іосифа, котораго интересы требовали, кажется, продолженія войны. Австрія была почти обезоружена этой несчастной катастрофой. Послѣ всего этого, спрашивается, не лучше ли подобнымъ образомъ рѣшать такія важныя затрудненія, чѣмъ убивать мало по малу еще большее количество людей, ведя продолжительную войну? Не лучше ли это, — чѣмъ губить еще больше народа изнуреніемъ или болѣзнями, въ мрачной и раздражающей сердце атмосферѣ госпиталей? Вотъ печальныя проблемы для точнаго изслѣдованія. Но, что еще менѣе подлежитъ сомнѣнію, — это неслыханная быстрота дѣйствій, и громадное значеніе ихъ результатовъ, приобретаемыхъ въ такое короткое время при помощи желѣзныхъ дорогъ, заводовъ, гдѣ выдѣлываютъ орудія, мануфактуръ, въ которыхъ готовятъ платья для солдатъ, — словомъ всего того, что составляетъ могущественную промышленность. Соединенные штаты представляютъ намъ подобный примѣръ. Едва ли годъ тому назадъ регулярное войско этого края состояло изъ 18 000 человекъ, разбѣянныхъ на территоріи, большей чѣмъ вся Европа. Въ настоящее время они имѣютъ болѣе милліона солдатъ между Потомакомъ и Миссиссипи; импровизировавъ эту армію и потребную для нея матеріальную часть, а также флоты на рѣкахъ и моряхъ, Соединенные штаты представляютъ намъ новое доказательство того, что подобное проявленіе силъ невозможно, не имѣя въ своемъ распоряженіи заводовъ и промышленныхъ средствъ Новой Англіи.

Но эти средства могущества нельзя создать чародѣйствомъ. Ни воля деспотовъ, ни ужасъ, который разсѣваютъ учрежденія общественнаго благосостоянія, не могутъ имъ дать такой жизненности, какую они почерпаютъ въ мирное время, въ правильномъ развитіи мирныхъ сдѣлокъ и сношеній, при счастливомъ положеніи страны, когда политическій и экономическій бытъ ея обеспечиваютъ каждому гражданину свободное проявленіе генія и труда. Для созданія промышленности столько же нужно время, сколько и деньги. Если бы для аклиматизаціи промышленности ожидали войны и такихъ критическихъ обстоятельствъ, какія бывають въ военное время, то это было бы невозможнымъ, если даже есть въ распоряженіи капиталы, на которыхъ промышленность основывается; нужно бы было сражаться, не успѣвъ употребить въ дѣло эти капиталы, тогда какъ противникъ, не ожидая войны, чувствовалъ потребность и учредилъ эти заведенія.

Итакъ, въ настоящее время, военная сила, и преимущественно морская, не можетъ существовать безъ денегъ, промышленности, а также безъ приморскаго населенія, изъ котораго можно было-бы набирать людей для морской службы. Иначе сказать, флотъ не можетъ существовать безъ моряковъ. Было бы почти унижительно для здраваго смысла, доказывать эту истину, которую инстинктивно понимаетъ весь родъ человѣческій. Соединенные штаты, никогда не содержавшіе 80 вооруженныхъ военныхъ кораблей, даже неимѣвшіе возможности ихъ вооружить, всегда слыли за сильную морскую державу, потому что всѣмъ извѣстно было, что они имѣютъ деньги, промышленность и матросовъ. Война 1812 года и та, которую они теперь ведутъ, оправдываютъ совершенно этотъ способъ воззрѣнія. Можно навѣрно полагать, что матеріалъ, который они употребляютъ въ настоящее время, для морскихъ военныхъ дѣйствій, не можетъ быть сравнимъ съ матеріалами Франціи и Англіи; но не такъ нужно разсматривать эти вещи. Этотъ матеріалъ, каковъ бы онъ ни былъ, достаточенъ для достиженія назначенной ему цѣли. Въ мѣрѣ необходимости, въ быстротѣ, съ которою онъ былъ импровизованъ—доказательство могущества Соединенныхъ штатовъ. Другое доказательство—это легкость, съ которою въ Соединенныхъ штатахъ набираютъ людей для морской службы, чего бы не было, если бы тамъ не существовало приморскаго народонаселенія; и Богъ знаетъ на чьей сторонѣ были бы шансы гражданской войны, если бы Сѣверные штаты, опредѣляя и поддерживая блокаду, должны бы были обучать своихъ матросовъ! Что бы было съ ними безъ канонирскихъ лодокъ и буксирныхъ пароходовъ, которые перевозили ихъ войска, доставляли для нихъ провіантъ, спасали ихъ, напр. въ

битвъ подъ Питтсбургомъ, и которыя принудили южанъ очистить линію Юрктоуна? Вотъ еще доказательство, какую огромную пользу во время войны приносятъ торговля и промышленность. Южные штаты занимаются преимущественно земледѣіемъ, Сѣверные—промышленностью, торговлею и мореходствомъ.

Моряки Наполеона I способствовали побѣдамъ при Люценѣ и при Бауценѣ, они покрылись славою въ войнѣ Германіи и Франціи въ 1813—14 годахъ, но вообще они не были на морѣ. Франція имѣла 80 линійныхъ кораблей, во время первой имперіи, но она не была морскою державою, потому что ея морское населеніе было раззорено или разсѣяно войною, а флотъ безъ моряковъ существовать не можетъ.

Это истина, которую, въ настоящее время, едва-ли кто-либо будетъ открыто оспаривать; однако, почти каждый день являются статьи, противорѣчащія этой истинѣ и вовлекающія во многія заблужденія. Не говорятъ-ли и теперь, что паровыя машины возстановили или возстановятъ равновѣсіе и равенство на океанахъ? Шары, однако, неоспоримымъ образомъ послужили въ пользу перевѣса Англіи. Это слѣдствіе слишкомъ очевидно для того, чтобы отыскивать и разсуждать о его причинахъ. Вѣрно то, что съ тѣхъ поръ, какъ паровыя машины сдѣлались военными машинами, могущество флотовъ второстепенныхъ державъ уменьшилось. Могла-ли бы, въ настоящее время, Голландія дать такую битву, какъ подъ Кампердоуномъ? Голландцы, всегда храбрые, всегда искусные моряки, всегда достойные своихъ славныхъ преданій, могли-ли бы, вооружившись, быть для англичанъ тѣмъ, чѣмъ былъ флотъ храбраго, но несчастнаго адмирала Винтера для флота адмирала Дункана? Голландцы не имѣютъ ни одного линійнаго пароваго корабля, ни одного броненоснаго фрегата; они не были бы правы, если бы не думали обзавестись хоть нѣсколькими подобными машинами. То, что справедливо въ отношеніи Голландіи, справедливо и въ отношеніи многихъ государствъ, до такой степени, что лордъ Кларенсъ Паджетъ, секретарь адмиралтейства, 11 марта 1861 г., представляя нижней палатѣ бюджетъ на 1862 годъ, отозвался слѣдующимъ образомъ: «Мы имѣемъ 67 линійныхъ винтовыхъ кораблей на водѣ или строящихся еще; Франція имѣетъ ихъ 37, Испанія 3, Россія 9, Италія 1, итого 50». Въ то время, линійный винтовой корабль считался въ Англіи за единицу морской силы и по преимуществу кораблемъ, могущимъ служить для войны; Англія насчитала у себя семнадцатью такими кораблями больше суммы всѣхъ прочихъ кораблей въ цѣломъ свѣтѣ; и еще лордъ Кларенсъ Паджетъ не сосчиталъ 9 вооруженныхъ кораблей прибрежной стражи. Съ тѣхъ поръ, какъ линійный корабль

потерялъ въ глазахъ моряковъ свое значеніе въ сраженіяхъ, броненосный фрегатъ сдѣлался наибольшимъ орудіемъ войны и правда, что уже, въ эту минуту, мы, начавъ постройку этого рода судовъ тремя годами раньше, чѣмъ Англія, сохраняемъ численное равенство съ нашими сосѣдями; но кто станетъ сомнѣваться, что причинны, произведшія такую несоразмѣрность въ числѣ линійныхъ кораблей, не подѣйствуютъ съ такою же силою, чтобы произвести подобные же результаты въ отношеніи броненосныхъ фрегатовъ.

Тѣ, которые не осмѣливаются утверждать громко, что пары возстановятъ равенство на моряхъ, говорятъ иногда, что при такихъ усовершенствованныхъ орудіяхъ войны, какія мы имѣемъ въ настоящее время, нѣтъ надобности для нихъ въ людяхъ, столько опытныхъ, такъ разобщенныхъ съ берегомъ, какіе нѣкогда требовались для парусныхъ судовъ. Это заблужденіе такое же большое и столько же опасное, какъ и первое. Не имѣя, такъ сказать, больше рангоута, потому что новые корабли будутъ представляться впредь въ сраженіяхъ гладкими, какъ понтоны, неоспоримо, мы не столько нуждаемся, какъ наши предшественники, въ этихъ отборныхъ людяхъ, въ этихъ марсовыхъ, которые составляли типъ матроса прежняго времени. Но если роль этой специальности уменьшилась, за то явилась необходимость въ специалистахъ другого рода: машинистахъ, кочегарахъ и т. п., которые, для исполненія своихъ обязанностей, должны имѣть, по крайней мѣрѣ, столько же силы, ловкости, мужества, опытности, а больше всего знанія, какъ самые опытные и совершенные марсовые. Провести вахту на марсѣ несравненно легче и пріятнѣе, чѣмъ пробыть, то же время, въ машинномъ отдѣленіи корабля. Бѣжать на салингъ, или бомъ-салингъ, убирать брамсель и бомъ-брамсель, брать штыкъ-болтъ на носѣ рея, во время свѣжаго вѣтра, безъ сомнѣнія, не труднѣе, чѣмъ, во время качки возиться около пароваго механизма, находящагося въ дѣйствіи. Для того, чтобы управлять машиною, содержать ее въ исправности и т. п., нужно больше свѣдѣній, больше силы и труда, чѣмъ для содержанія и исправленія рангоута и оснастки. То же самое можно сказать и о другихъ работахъ, производящихся на суднѣ. Употребленіе паровыхъ машинъ и успѣхи артиллеріи требуютъ болѣе важныхъ усилій со стороны матросовъ и артиллеристовъ, чѣмъ нѣкогда, и люди могутъ выполнять всѣ эти требованія не иначе, какъ благодаря улучшеніямъ въ военной дисциплинѣ, въ морской гигиенѣ и въ искусствѣ сохраненія жизненныхъ припасовъ. Не видая собственными глазами, нельзя вообразить себѣ, какъ трудна и отвратительна работа кочегаровъ и угольщиковъ. Жизнь моряка протекаетъ, большею частію, въ занятіяхъ мытьемъ, чисткою, поли-

рованіемъ, шлифованіемъ; но, въ настоящее время, мы увеличили размѣръ нашихъ кораблей, уменьшивъ, въ то же время, величину экипажа. Наши прежніе трехъ-дечные корабли вмѣли экипажи въ 1200 челов., тогда какъ теперешніе наши броненосные фрегаты, занимая почти вдвое большее пространство, вмѣютъ менѣе, чѣмъ половину той цифры людей. Такимъ образомъ, занятія значительно увеличились, и для нихъ требуются люди, болѣе сильные и болѣе опытные. Перейдя къ частностямъ, мы увидимъ, что каждая корабельная специальность требуетъ нынѣ все большаго и большаго образованія въ массѣ людей, экипажъ составляющихъ. Не говоря уже о механикахъ и машинистахъ, весьма важная специальность которыхъ прежде не входила въ потребности морскаго дѣла, упомянемъ о различіи между прежнимъ канониромъ и нынѣшнимъ. Весьма понятно, что обращеніе съ прежними, сравнительно, весьма грубыми, орудіями не требовало такой ловкости и такихъ познаній со стороны канонира, какія требуются нынѣшними и заряжающимися съ казенной части орудіями.

Но и обыкновенная служба на кораблѣ, отъ которой зависитъ доблесть его въ критическую минуту, требуетъ отъ людей, служащихъ на немъ, гораздо большахъ способностей, чѣмъ прежде. Это относится къ самымъ простымъ дѣйствіямъ. Самая важная обязанность матроса, разсматриваемая съ общей точки зрѣнія, есть перемѣщеніе тяжестей; тяжести всѣхъ предметовъ увеличились, начиная съ тѣхъ, которыя повищаются рукамъ одного человѣка, до тѣхъ, которыми требуютъ рукъ всей команды. Возьмемъ, для примѣра, работу, которая, кажется, требуетъ наименѣе знанія и разсудка — положимъ, на примѣръ, подачу зарядовъ, для чего употребляютъ людей самыхъ слабыхъ и наименѣе знающихъ, и здѣсь вы найдете тѣ же самыя условія. Нѣкогда удовлетворялись двумя выстрѣлами въ продолженіе пяти минутъ, а въ настоящее время дошли до того, что стрѣляютъ два раза въ минуту; слѣдовательно, соответственно съ этимъ, увеличилась и быстрота, съ которою должны подаваться заряды и снаряды.

Прошло уже то время, когда существовалъ одинъ только извѣстный порядокъ сраженія, на линіи бейдевинда. Въ настоящее время возможенъ всякій порядокъ расположенія флота, безъ соблюденія интерваловъ, въ одинъ и полтора кабельтова, между своими кораблями, но почти касаясь другъ друга и бортами, и носомъ, и кормою, какъ въ строю пѣхоты. Мы отжили и то время, въ которое блокада была снимаема при появленіи первыхъ признаковъ дурной погоды; въ которое офицеръ, отдавая отчетъ въ данномъ ему порученіи, разсуждалъ о непостоянствѣ волнъ и вѣтровъ. Въ настоя-

щее время и днем и ночью становятся на якорь и снимаются съ него, поддерживаютъ блокаду, не боясь потерять изъ виду наблюдаемый берегъ, и, отправляя судно, даже на 1000 миль разстоянія, назначаютъ ему день, почти часъ прибытія. Такъ какъ движенія его, какъ и всего флота, сдѣлались независимыми отъ вѣтровъ, отъ него требуютъ того, что нашимъ предшественникамъ просто казалось невозможнымъ. Адмиралъ Гугонъ (Hugon) прославилъ себя храбростію и искусствомъ, съ которымъ онъ управлялъ движеніями эскадры Средиземнаго моря въ 1841—42 годахъ; но, не смотря на всю его храбрость и талантъ, онъ никогда не мечталъ сдѣлать то, что дѣлаютъ теперь, какъ бы шутя, но чего нельзя было бы дѣлать, если бы наши офицеры, въ исполненіи своихъ обязанностей, оказывали меньше храбрости, дѣятельности, знанія и опытности. Словомъ, не смотря на успѣхи техники, морское могущество будетъ всегда зависѣть отъ качествъ и талантовъ людей, поступающихъ во флотъ, отъ ихъ способностей и призванія къ морской службѣ.

Власть на морѣ будетъ принадлежать всегда морякамъ. Тѣмъ, которые могутъ еще сомнѣваться въ абсолютной справедливости этой аксіомы, мы представимъ еще одно доказательство, которое, по нашему мнѣнію, одно уже можетъ рѣшить этотъ вопросъ. Флотъ, какъ и сухопутное войско, для своего прочнаго существованія требуетъ не только денегъ, оружія, провизіи и другихъ матеріальныхъ предметовъ, но и того, что составляетъ, такъ сказать, душу всякой корпораціи, т. е. преданій, воспоминаній, привязанности, привычки, развивающихся отъ частыхъ плаваній; все это могутъ чувствовать, сохранять, поддерживать одни только моряки. Назначьте въ ваши экипажи значительное число людей, которые не имѣютъ влеченія и вкуса къ морской службѣ,—будете имѣть войска, исполняющія законную обязанность безъ связи съ прошедшимъ, безъ надежды на будущее, безъ честолюбія какъ въ нихъ самихъ, такъ и въ ихъ дѣтяхъ; вы не будете имѣть силу, составленную изъ людей, которыхъ бы чувства и привычки съ давнихъ поръ согласовались съ обстоятельствами, въ которыхъ они поставлены; которые бы защищали море и свою свободу, какъ свою собственность. Давно уже извѣстно, и исторія подтверждаетъ справедливость этой истины, что самая дѣйствительная гарантія защиты края не столько заключается въ арміи, сколько въ народонаселеніи. То же самое относится и къ морю; оно составляетъ территорію и имущество моряковъ. Моряки любятъ море тою любовью, которая въ состояніи производить героическія самопожертвованія, потому что любовь эта есть не только результатъ размышленія, но и инстинктивной страсти; они способны почитать флагъ и защищать море больше чѣмъ кто

либо, точно так же, какъ народныя ополченія одни только способны любить и защищать до послѣднихъ крайностей святую почву родины.

А н г л и я .

Если бы морское могущество Англіи было только слѣдствіемъ пятидесятилѣтней дѣятельности англійскаго адмиралтейства, Англія была бы вѣроятно первоклассною державою; но она не была бы тѣмъ, чѣмъ есть въ самомъ дѣлѣ,—не была бы въ состояніи, по крайней мѣрѣ въ продолженіе извѣстнаго времени, противустоять всѣмъ флотамъ міра, соединеннымъ противъ нея.

Конечно, честь такого положенія не принадлежитъ адмиралтейству, и хотя разсудокъ и хорошій тонъ требуютъ, чтобы судили о чужихъ учрежденіяхъ не иначе какъ съ надлежащею осторожностью, мы думаемъ, однако, что можно сказать съ полною добросовѣстностью, что такого нераціональнаго административнаго учрежденія, нп въ какомъ другомъ краѣ нѣтъ. Англичане, щекотливые на этотъ счетъ, какъ вообще всѣ народы, отвѣчаютъ обыкновенно, что ихъ учрежденія и права, вѣчно согласуясь съ преданіями самаго отдаленнаго прошедшаго и съ потребностями будущаго, которыя волнуютъ такое живое и дѣятельное народонаселеніе трехъ соединенныхъ королевствъ, не позволяютъ иностранцу составить вѣрнаго понятія объ этомъ согласованіи; и говоря такимъ образомъ, они почти всегда правы. Тѣмъ не менѣе, мы, доходя до нашихъ заключеній, путемъ приобретенныхъ нами неопровержимыхъ фактовъ, подтверждаемыхъ самими англичанами, не считаемъ себя очень дерзкими, упорствуя въ нашемъ убѣжденіи.

Впрочемъ, и на это стоитъ обратить вниманіе—учрежденіе адмиралтейства почти не имѣетъ приверженцевъ въ Англіи. Мы разговаривали объ этомъ предметѣ очень часто съ англичанами, и единственная причина настоящаго учрежденія адмиралтейства, какъ они говорили, состоитъ въ соблюденіи гармоніи между администраціей и внутренней политикой, но не въ способности его дѣйствовать и не въ оказанныхъ имъ услугахъ. Флотъ—это стихія Англіи. Онъ составляетъ не только необходимое условіе для существованія колоній Англіи, причину процвѣтанія ея торговли, главный источникъ ея богатства и военной славы, но это есть еще щитъ, который въ продолженіе восьми вѣковъ защищалъ ее отъ всѣхъ покушеній къ паденію;—убѣжище, подъ сѣнью котораго развилась ея свобода; извнѣ—это средство, помощью котораго Англія сообщается съ остальнымъ родомъ человѣческимъ. Итакъ, имѣя въ виду даже огромныя выгоды, которыя онъ представляетъ, нельзя думать, что было

бы благоразумно вѣрить въ однѣ руки верховную власть надъ органомъ, такъ важнымъ для жизни народа. Въ числѣ должностей, зависящихъ отъ короны, есть должность лорда великаго адмирала (lord high admiral), который долженъ сосредоточить въ своемъ управленіи всѣ вѣтви морской администраціи; но съ революціи 1688 года эта должность была занята одинъ только разъ и то очень кратко-временно; остальное время она была, какъ говорятъ въ Англіи, отдана въ распоряженіе комиссій, а эту то комиссію называютъ адмиралтействомъ.

Со времени Іакова II, въ Англіи былъ одинъ только великій адмиралъ, именно во время Георга III. Эту должность исполняли въ продолженіе нѣсколькихъ мѣсяцевъ одинъ изъ сыновей этого короля, герцога Кларенсъ. Онъ служилъ во флотѣ и оставилъ послѣ себя почетное воспоминаніе; онъ долженъ былъ даже царствовать подъ именемъ Вильгельма IV и съ народнымъ прозвищемъ короля-матроса (king sailor); но онъ недолго оставался въ этой должности. Исторія рассказываетъ, что въ 1827 году, когда онъ былъ въ силѣ, подписывая тайнственныя и осторожныя инструкціи, которыми правительство снабжало адмирала Кодрингтона, начальника Левантской эскадры, онъ добавилъ *post scriptum*, такого содержанія: «Идите, мой любезный, впередъ и сожгите этихъ проклятыхъ плутовъ» (*go on, my dear, and burn those damned rascals*). Адмиралъ Кодрингтонъ, увѣренный въ томъ, что этотъ *post scriptum*, происходя прямо отъ его начальника, долженъ быть разсматриваемъ, какъ ключъ ко всей инструкціи, не задумался уничтожить турецко-египетскій флотъ подъ Навариномъ. Но дорого обошлась эта приписка герцогу Кларенсу. Извѣстіе о битвѣ, произведшее такой живой порывъ радости въ Европѣ, было очень дурно принято тогдашнимъ правительствомъ Англіи; палата при открытіи слѣдующей сессіи, назвала это происшествіе злосчастнымъ (*untoward event*). И когда правительство потребовало отъ адмирала Кодрингтона объясненія побудительныхъ причинъ, принудившихъ его къ такому образу дѣйствія, и онъ сослался на совѣты герцога, правительство принудило этого послѣдняго выйти въ отставку. Этотъ маленькій эпизодъ останется въ исторіи государственныхъ людей Англіи, какъ доказательство того, что неблагоразумно было бы довѣрять волѣ одного человека полную власть надъ флотомъ. По силѣ обстоятельствъ эта воля могла бы быть слишкомъ дѣятельною, какъ въ отношеніи очень важныхъ дѣлъ края, такъ и въ отношеніи значительнаго числа его интересовъ. Съ тѣхъ поръ должность великаго адмирала остается незанятою.

Мы не порицаемъ абсолютно этотъ способъ воззрѣнія, ни эту ревность, которая заставляетъ народъ, такъ страстно любящій свою свободу и свое *self government*, принимать всѣ мѣры предосторожности, чтобы власти, могущія сдѣлаться опасными для государства, не были никому поручаемы. Это чутье почтенно и справедливо, и нѣкоторыя аномаліи, происходящія отъ раздѣленія власти, безъ сомнѣнія выкупаются многими благодѣтельными результатами; тѣмъ не менѣе изъ этого не слѣдуетъ, что адмиралтейство должно поглощать огромныя средства, для достиженія результатовъ, относительно посредственныхъ.

Фридрихъ Великій сказать однажды, что для войска есть что-то худшее чѣмъ худой генераль,—это два хорошіе генерала. Онъ былъ совершенно правъ, и то, что онъ относилъ къ войску, можно отнести вообще ко всякому управленію; и чѣмъ управленіе это значительнѣе, тѣмъ истинна эта будетъ справедливѣе. Исполнительная власть, къ чему бы она ни относилась, можетъ быть выполняема съ пользою однимъ умомъ, одною волею. Иначе она будетъ распыливаться въ немогущести, будетъ засыпать въ небреженіи, безопасности, въ отсутствіи положительной отвѣтственности. Это доказываетъ исторія всѣхъ вѣковъ и всѣхъ народовъ, всѣхъ учреждений, гдѣ распорядительная власть была поручена многимъ. Наша эпоха доставила на этотъ счетъ доказательства и примѣры, гораздо болѣе поучительные, чѣмъ всякая другая. Я не говорю о плачевномъ образѣ правленія директоріи или объ эфемерной пентархіи, которая въ 1842 году довела насъ до іюньскихъ дней. Въ наше время во всѣхъ странахъ Европы и Сѣверной Америки, возникло множество обществъ промышленныхъ, финансовыхъ или коммерческихъ, желѣзныхъ дорогъ, каналовъ, судоходства, общественнаго кредита и т. д., которые всегда организовались стараніемъ одного административнаго совѣта и большая часть которыхъ управляется директоромъ, избраннымъ администраторомъ, президентомъ, правителемъ, которому даны права исполнительной власти; и замѣчательно, что по большей части дѣла производятся не по настоянію акціонеровъ, но по требованію административнаго совѣта. Кто были, однакоже, администраторы этихъ обществъ. Они были можно сказать навѣрно изъ числа тѣхъ, которыхъ Фридрихъ Великій называлъ хорошими генералами,—люди отлично знающіе дѣла, финансы или промышленность, люди способные и которые вѣроятно не имѣли ни малѣйшаго желанія уменьшить значеніе своего положенія, потому что, вслѣдствіе такъ называемаго промышленнаго феодализма нашего времени, нынѣ съ такимъ же жаромъ гоняются за титуломъ администратора того или другаго промышленнаго общества, какъ нѣ-

когда отыскивались аристократическіе титулы. Что же вовлекло или влечетъ ихъ на этотъ путь, если не сознаніе немогущести совѣта, какъ директора дѣла, а также чувство отвѣтственности, лежащее косвеннымъ образомъ на нихъ? Не нужно далеко ходить за доказательствами, что отвѣтственность ихъ передъ закономъ самая ничтожная; но всѣ почти они употребили часть своего состоянія на предпріятіе, въ которомъ они принимали участіе; наконецъ и кредитъ ихъ подвергнулся бы опасности, если бы дѣло, которое они взяли исполнить, приняло дурной оборотъ.

Ни одного изъ этихъ противудѣствующихъ началъ, которыя довели административные совѣты большихъ обществъ къ такимъ важнымъ истинамъ, нѣтъ въ англійскомъ адмиралтействѣ. Поступаютъ туда въ силу вліянія своей политической партіи, выходятъ оттуда потому, что та же самая политическая партія поражена на такихъ то вопросахъ финансовыхъ, иностранной политики или уголовного законодательства; но не иначе выходятъ, какъ съ увеличеннымъ значеніемъ. Честь принимать участіе въ дѣлахъ адмиралтейства достаточна для того, чтобы поступить на службу или чтобы получить какое нибудь порученіе прибыльное и важное. Это есть пріятное вознагражденіе, которое побѣдители парламентскихъ преній доставляютъ побѣжденнымъ. Никакого рода отвѣтственности нѣтъ и все устроено какъ будто бы для того, чтобы она не могла существовать: дѣйствія адмиралтейства оплачиваются изъ года въ годъ источниками бюджета, о которомъ вовсе не заботятся, когда онъ уже издержанъ, какъ будто бы онъ упалъ съ неба и не былъ доставленъ карманами платящихъ подати. Платящіе подати—это всѣ, или лучше сказать никто. И кто позаботится узнать куда пойдетъ шиллингъ, отданный сборщику: на флотъ, на армію, на магистратуру или на дипломатію? И хотя срокъ назначенія членовъ адмиралтейства не превышаетъ даже двухъ лѣтъ, можно сказать безошибочно, что изъ двухъ бюджетовъ, въ которыхъ члены должны отдать отчетъ, одинъ былъ израсходованъ ихъ предшественниками, а другой израсходуется ихъ наслѣдниками.

Говоря объ этомъ предметѣ съ англичанами, можно слышать, что на шесть лордовъ адмиралтейства, есть одинъ первый лордъ, который имѣетъ законную власть надъ другими и отвѣтственъ предъ парламентомъ. Даже по теоріи это вѣрно только до известной степени, потому что для составленія административнаго учрежденія, могущаго давать рѣшенія, нужны три члена, а на практикѣ это и вовсе невозможно. Первый лордъ—это политическая личность, никогда не принадлежащая флоту и, слѣдовательно, очень

мало способная къ разрѣшенію требуемыхъ отъ него вопросовъ. Вы его видите засѣдающимъ въ совѣтѣ за зеленымъ столомъ, съ товарищами, которые, за исключеніемъ одного, суть специалисты, которые обременяютъ его потокомъ техническихъ возраженій, если случится, что онъ вздумаетъ дѣлать то, на что они не соглашаются. Они его, какъ обыкновенно выражаются, ведутъ или доводятъ до немощности; потомъ, произведши такое хорошее вліяніе на умъ перваго лорда, чѣмъ могутъ кончить они сами? Знаете ли вы четырехъ медиковъ, которые согласовались бы въ способъ леченія одной болѣзни, четырехъ богослововъ — въ какомъ нибудь философскомъ предметѣ, четырехъ инженеровъ — въ трудной задачѣ распредѣленія водъ въ Парижѣ? Можно ли ожидать, чтобы четыре капитана корабля согласовались между собою въ вопросъ дисциплины, управленія, гигиены, вооруженія и сооруженія? Такимъ образомъ, закрываютъ засѣданіе, откладываютъ споръ до другаго дня, а ловкіе подчиненные, въ ожиданіи рѣшенія, которое не приходитъ, продолжаютъ тратить деньги, доставленные страной, издерживать огромныя суммы, которыя отъ времени до времени считаютъ своею обязанностью требовать отъ народа, когда послѣ продолжительнаго сна замѣчаютъ, что нужно преобразовать флотъ, или хотя бы помощью самыхъ дорогихъ успій догнать тѣхъ, которые успѣли опередить ихъ.

Не менѣе странно то, что всѣ главныя должности въ англійскомъ морскомъ управленіи заняты флотскими офицерами. Изъ шести членовъ, составляющихъ адмиралтейство, двое суть члены парламента и не принадлежатъ вовсе ко флоту; четыре остальные суть исключительно флотскіе офицеры. Они имѣютъ большинство голосовъ въ адмиралтейскомъ совѣтѣ, и на самомъ дѣлѣ они тамъ полные владыки. Представители администраціи въ строгомъ смыслѣ, работъ гидравлическихъ, кораблестроительныхъ, артиллеріи, медицинской части и другихъ отраслей морскаго управленія строго оттуда исключены. Они не только исключены изъ состава адмиралтейства, но даже ихъ не существуетъ во всемъ корпусѣ. Лица, занимающія ту или другую спеціальную должность во флотѣ вслѣдствіе неизбежной необходимости, отличаются отъ прочихъ только величиною оклада и не составляютъ особаго организованнаго корпуса, живущаго своею собственною жизнію. Можно сказать, что они какъ бы временно исполняютъ обязанности, принадлежащія членамъ адмиралтейства. Рѣшительно во всемъ они находятся въ строгой зависимости отъ флотскихъ офицеровъ, которые большею частію поставляютъ кандидатовъ для занятія вакантныхъ мѣстъ въ департаментахъ, въ портовыхъ конторахъ и т. д. Нѣкогда существовалъ корпусъ корабельныхъ инженеровъ, учрежденный королевою Елизаветой, но онъ

упраздненъ усилями флотскихъ офицеровъ. Извѣстно, что во всѣхъ государствахъ существуетъ борьба и споръ между этими двумя вѣтвями морскаго дѣла; въ Англіи одна изъ нихъ уничтожила другую, и чтобы не осталось никакихъ слѣдовъ побѣжденнаго, самая бібліотека корабельныхъ инженеровъ, устроенная ими въ Дептфордѣ, была систематически разбѣяна по всѣмъ портамъ. Наконецъ, чтобы опять не возникъ этотъ корпусъ, дирекція кораблестроительныхъ работъ всегда поручается флотскому офицеру, но только временно, не переставая *de jure* принадлежать тому корпусу. Сэръ Робертъ Сеппингсъ, сэръ Вильямъ Саймондсъ, сэръ Балдуинъ Вальгеръ были такими же моряками, какъ адмиралъ Робинсонъ, который и въ настоящее время занимаетъ эту должность. Сверхъ того, не взирая на всѣ предосторожности, какъ будто бы опасаясь, чтобы непріятель опять не воскресъ, еще не такъ давно директоръ кораблестроенія (*surveyor*), нынѣ же—*comptroller of the navy*, не имѣлъ права входить въ прямые сношенія съ портовыми учрежденіями, а долженъ былъ дѣйствовать чрезъ посредничество адмиралтейства, которое получало отъ него бумаги, официально признанныя какъ *прошеніе*. Что же касается самихъ портовыхъ кораблестроителей, то если съ ними не торговались относительно жалованья, за то ихъ держали, въ отношеніи къ морскимъ офицерамъ, въ униженномъ положеніи, недостойномъ способностей и услугъ многихъ изъ нихъ. За то нѣкоторые изъ корабельныхъ инженеровъ, отличившіеся особенными способностями, не выдержали подобнаго положенія. Назовемъ напр. г-на Рида (*Reed*), имя котораго въ послѣднее время часто интересовало публику. Оставивъ должность *прикомандированнаго* къ портсмутскому порту, онъ въ настоящее время редактируетъ извѣстный журналъ *Mechanic's Magazine*, занимаетъ должность секретаря въ обществѣ *Naval architects* и извѣстенъ еще какъ авторъ проекта броненосныхъ судовъ, на который адмиралтейство вынуждено было, силою общественнаго мнѣнія, обратить серьезное вниманіе. Этотъ проектъ никогда не явился бы на свѣтъ Божій, еслибъ авторъ его оставался однимъ изъ *mastershipwrights* Портсмута.

Мы довольно сказали для того, чтобы показать всю несостоятельность адмиралтейства. Но вотъ еще одинъ фактъ между многими другими. Имѣя бюджеты, часто вдвое большіе французскихъ морскихъ бюджетовъ, англійскій флотъ, управляемый адмиралтействомъ, въ теченіе 50 лѣтъ не достигъ тѣхъ результатовъ, которыхъ достигло у насъ морское министерство.

Общее число кораблей, гидравлическихъ работъ, разнаго рода построекъ, далеко не пропорціонально съ различіемъ средствъ тѣхъ и

другихъ бюджетовъ. Если, вмѣсто числа, мы возьмемъ стоимость обученія, достоинство изобрѣтеній и нововведеній, общіе успѣхи администраціи и морскаго дѣла, — преимущество опять останется на нашей сторонѣ. Мы постоянно находимъ недостатки въ предусмотрительности англійскаго адмиралтейства; ему даже неизвѣстно, что дѣлается возлѣ него. Такъ, англійское адмиралтейство бросило постройку парусныхъ кораблей черезъ семь лѣтъ послѣ насъ, и то по настоянію нижней палаты. Черезъ четыре года послѣ того, какъ мы рѣшились прекратить постройку паровыхъ кораблей, англійское адмиралтейство, замѣтивъ, немного поздно, что у насъ число такихъ судовъ почти равно числу англійскихъ, вдругъ приступило, въ 1859 году, къ такъ названной въ рѣчи королевы, перестройкѣ флота. Нечего сказать, удачно выбранъ былъ моментъ, когда было очевидно, что съ 1855 года у насъ прекращена постройка кораблей и что съ годъ уже строился броненосный *la Gloire*. Надо было дожидаться 1862 года, другаго семи-лѣтняго періода, чтобы адмиралтейство, побѣжденное на этотъ разъ, какъ и всегда, нижней палатой, въ свою очередь отказалось отъ постройки паровыхъ кораблей.

Что же касается порядка администраціи, мы напомнимъ, что въ 1859 году, лордъ Кларенсъ Паджетъ доказалъ нижней палатѣ, что каждый годъ въ рукахъ адмиралтейства исчезало болѣе милліона стерлинговъ, въ употребленіи которыхъ невозможно было дать отчета. Между тѣмъ коммисія, назначенная правительствомъ для изслѣдованія положенія адмиралтейства, сообщила въ своемъ докладѣ, что, пересмотрѣвъ счетоводство, въ одномъ изъ главныхъ портовъ Англіи, за восемь мѣсяцевъ, она открыла болѣе тысячи ошибокъ. Наконецъ, что касается нравственнаго порядка, оказался недостатокъ дисциплины въ кампаніи 1840 и 1854 г. на Черномъ морѣ, и на эскадрѣ Чарльза Непира въ Балтійскомъ морѣ, а также послушаніе, между экипажемъ корабля *Princess Royal*, фрегата *Lissey*, адмиральскаго корабля *Marlborough*, и проч.

Еще много бы могли сказать объ этомъ, но можетъ найдутъ, что мы уже слишкомъ распространились, и что если англичане довольны управленіемъ своихъ морскихъ дѣлъ, то намъ слѣдуетъ оставить ихъ въ покоѣ. Вѣроятно такъ думаютъ послѣдователи того ученія, неутомимымъ органомъ котораго въ сенатѣ служитъ г. де-Буасси; но тѣ, которые полагаютъ, что хорошія отношенія между Франціей и Англіей составляютъ обязанность этихъ странъ и необходимы для пользы всего человѣчества, должны смотрѣть на это съ другой точки зрѣнія. Недостатки англійскаго адмиралтейства косвеннымъ образомъ вызываютъ въ Англіи чувство недовѣрчивости

къ намъ, а во Франціи возбуждаютъ опасное заблужденіе, относительно дѣйствительнаго значенія нашего флота. Никто не любитъ добровольно сознаваться въ своихъ ошибкахъ; это въ натурѣ человѣческой. Поэтому, когда адмиралтейство чувствуетъ какую нибудь новую неудачу, когда видитъ, что его опередили, оно возбуждаетъ въ англійской націи враждебное чувство подозрѣнія и опасенія противъ насъ. Это очень ловко и часто удается, но вовсе не ведетъ къ взаимному согласію, поддерживать которое обязаны оба націи, какъ для своихъ интересовъ, такъ и для интересовъ просвѣщенія и гуманизма вообще. Истративъ миллионы на исправленіе ошибокъ прошедшаго, англійское адмиралтейство возстаетъ противъ честолюбія Франціи, обвиняетъ насъ въ злоумышленіи, возмущаетъ духъ націи, и лордъ Пальмерстонъ говоритъ, что для поддержанія мира между двумя великими народами слѣдуетъ довести до крайняго предѣла непроизводительныя издержки вооруженій! Неужели подобной политикой можно поддержать взаимныя симпатіи? Не лучше ли бы было для насъ самихъ, если бы адмиралтейство никогда не находилось въ такомъ смѣшномъ и вмѣстѣ съ тѣмъ опасномъ положеніи?

Мы и во Франціи также видимъ многихъ честныхъ, но мало просвѣщенныхъ людей, для которыхъ высшій патріотизмъ состоитъ въ томъ, чтобы уничтожить по возможности своихъ сосѣдей или своихъ соперниковъ. Судя о другихъ, по себѣ, они принимаютъ англійское адмиралтейство за мѣрило морскаго могущества Англіи, они вѣруютъ въ ея разрушеніе и слабость, и имѣютъ объ ней самыя нелѣпыя понятія.

Англія попрежнему остается самою могущественною въ мірѣ морскою державою. Но нелѣпо было бы видѣть это могущество въ ея адмиралтействѣ, ибо это адмиралтейство, въ настоящемъ его положеніи, есть ни что иное, какъ подробность, частица того громаднаго бюджета морскихъ силъ и средствъ, которыми, въ случаѣ серьезной войны, можетъ располагать это государство. Все то, что можетъ произвести адмиралтейство, есть только первая ставка въ игрѣ, — есть авангардъ арміи, для которой въ странѣ найдутся неисчерпаемыя средства, если только есть на землѣ что-либо неисчерпаемое, между тѣмъ какъ морское вѣдомство во Франціи и его средства представляютъ наибольшую часть того, что мы имѣемъ, какъ морское государство.

Мы уже сказали на чемъ основывается дѣйствительность морскаго могущества. Примѣнимъ это правило къ Англіи.

Въ отношеніи денегъ, Англія обладаетъ лучшими, въ свѣтѣ и самыми цвѣтущими финансами.

Мы уже, конечно, болѣе не повѣримъ предсказаніямъ, что Англія погибнетъ подъ тяжестью своего вѣшняго долга. Въ настоящее время, вѣроятно никто не раздѣляетъ это заблужденіе. Факты ясно доказываютъ, что никакая другая страна, кромѣ Англіи, не выносить такъ легко, какъ она, бремя общественнаго долга. Ея отверженные трехпроцентные фонды, иногда доходящіе и превышающіе аль-пари, имѣютъ курсъ отъ 90 до 92, тогда какъ нашъ трехпроцентный заемъ никогда не превышалъ 86, а въ продолженіе нѣсколькихъ лѣтъ парламентскаго правленія падалъ до 80; нынѣ же почти всегда находится между 68 и 70. Эти факты не нуждаются въ объясненій.

Нечего намъ и говорить о томъ, что Англія также страна промышленнаго могущества и въ особенности сильна въ той отрасли специальной промышленности, которая обуславливаетъ успѣхи мореходства. Въмѣсто того, чтобы разбирать эту статью, или предаваться по этому предмету теоретическимъ разсужденіямъ, мы предпочли указать на фактъ новѣйшаго происхожденія, и который поучительнѣе всевозможныхъ разсужденій.

Въ 1855 году, послѣ паденія Севастополя, англичане, неудовлетворенные своими дѣйствіями въ Крыму, вознамѣрились взять свое въ Балтійскомъ морѣ, если бы продолжалась война. Они хотѣли разорить Кронштадтъ, который успѣли изучить во время двухъ послѣднихъ кампаній. Хорошо или дурно было, придуманное ими для сего средство—не будемъ здѣсь разбирать, скажемъ только, что они хотѣли сжечь этотъ городъ посредствомъ зажигательныхъ сварядовъ, бросаемыхъ съ канонирскихъ лодокъ и бомбардъ, исключительно для этой цѣли построенныхъ. Для сооруженія этихъ судовъ правительство обратилось къ частнымъ лицамъ, между прочимъ къ знаменитому судостроителю г. Лэярду,—нынѣ представитель города Баркенхеда въ парламентѣ,—гдѣ верфи его находятся на рѣкѣ Мерсей, противъ Ливерпуля. 25 октября чертежи первой канонирской лодки были переданы г. Лэярду, и съ той поры работы начались. Слѣдующаго 11 ноября канонирская лодка, совершенно снаряженная, исключая машины, вошла подъ парусами въ гавань Портсмута. Мы не знаемъ числа тоннъ этой лодки, но для назиданія читателя, мы напомнимъ только, что въ это время сооружались канонирскія лодки нѣсколькихъ разрядовъ: отъ 212 до 868 тоннъ. Лодка Лэярда была болѣе 200 тоннъ. Видя такое доказательство чрезвычайной дѣятельности г. Лэярда, правительство заключило съ нимъ контрактъ, по силѣ котораго ему поручено было постройть, по опредѣленнымъ чертежамъ и цѣнамъ, столько канонирскихъ лодокъ, сколько ему будетъ возможно до дня истеченія контракта.

Правительство же обязывалось взять на себя все, что останется на верфи, послѣ срока и до совершеннаго окончанія заказа; имѣя это въ виду, г. Лэардъ устроилъ мастерскія, гдѣ работали день и ночь, и гдѣ сила производства развита въ такомъ огромномъ размѣрѣ, что когда онъ получилъ приказаніе прекратить работы, то оказалось, что онъ доставлялъ правительству по лодкѣ въ день. Такъ какъ подобныя контракты были заключены и съ другими коммерческими домами, то по заключенію мира въ Парижѣ, т. е. менѣе чѣмъ въ пять мѣсяцевъ, оказалось, что флотъ англійскій увеличился двумястами канонирскихъ лодокъ, сотней бомбардъ, частью вполне вооруженныхъ, частью вооружаемыхъ и строящихся. Что касается до машинъ, то правительство приняло тѣ же мѣры, какъ и относительно корпусовъ лодокъ, и результаты были не менѣе значительны. Для примѣра укажемъ на одинъ только коммерческій домъ Пенна и сына, въ Гриничѣ. Въ декабрѣ 1855 года, правительство заключило съ этимъ домомъ контрактъ, по которому онъ обязывался доставить къ 1 апрѣлю 1856 г. во семьдесятъ паровыхъ машинъ, каждую въ 60 силъ, т. е. почти что въ день машину. Контрактъ былъ соблюденъ во всей своей силѣ, такъ что, къ условленному сроку, машины не только были доставлены, но и поставлены на суда, для которыхъ были заказаны. Это факты, которымъ весь свѣтъ свидѣтель. 24-го апрѣля 1856 г. мы присутствовали при смотрѣ флота королевы, въ Спитгедѣ, и видѣли тамъ 50 бомбардъ, готовыхъ вступить въ сраженіе; видѣли, какъ сто сорокъ паровыхъ канонирскихъ лодокъ, совершенно вооруженныхъ и снабженныхъ всѣмъ, проходили одна за другой, маневрируя и стрѣляя изъ пушекъ, въ присутствіи болѣе чѣмъ ста тысячъ зрителей. И все это было сдѣлано въ одну зиму, и это былъ только авангардъ флота, уже имѣвшаго огромныя резервы, которые легко могли быть удвоены въ теченіе года; это вмѣстѣ былъ и урокъ свѣту, формулированный Пальмерстономъ въ слѣдующей полновѣсной фразѣ, когда 8-го слѣдующаго мая онъ говорилъ въ нижней палатѣ: «Мы начали войну (феврала 1854 г.) съ 212 вооруженными судами; когда война кончилась (30 марта 1856 г.) у насъ ихъ было 590!»

Этотъ замѣчательный примѣръ достаточно доказываетъ справедливость того, что мы уже говорили: во первыхъ, что адмиралтейство въ Англіи болѣе ничего, какъ подробность, ибо можно смѣло сказать, что оно нисколько не участвовало въ исполненіи этого огромнаго снаряженія; во вторыхъ, что промышленность англійская и мастерскія ея содержатъ въ себѣ неисчислимое богатство силъ. Это богатство только частью проявилось въ войнѣ противъ Россіи,

и оно вполне обнаружится лишь тогда, когда Англія будетъ имѣть противника болѣе сильнаго, чѣмъ русскій флотъ; когда нужно будетъ заботиться не о томъ, чтобы поддержать свою репутацію и свой блескъ, какъ морской державы, а о томъ, чтобы защитить свою независимость и свое существованіе.

Что касается до морскаго населенія, которымъ Англія можетъ располагать, то сила ея выражается въ цифрахъ, не менѣе значительныхъ. Не смотря на то, что статистическія данныя, собираемыя въ Англіи, не такъ точны и вѣрны, какъ во Франціи, признаютъ, что, не считая 80 000 чел., составляющихъ постоянную силу военнаго флота, купеческій флотъ въ Англіи состоитъ не менѣе, какъ изъ 230 000 человекъ. Если приложить къ этой цифрѣ тѣхъ прибрежныхъ жителей, которые во Франціи входятъ въ составъ морской записи, то въ результатъ вѣрно бы получили около 706 000 или 800 000 человекъ. Этого доказательства достаточно, но мы не можемъ умолчать о томъ, что качество народонаселенія соотвѣтствуетъ количеству. Ошибки адмиралтейства не должны заставить насъ думать, что гений мореходства покинулъ англичанъ. Напротивъ, они пользуются моремъ съ такою же энергіею и талантомъ, какъ и ихъ предки, и даже болѣе, чѣмъ когда либо.

Оставивъ въ сторонѣ недостатки адмиралтейства, посмотримъ до чего дошелъ коммерческій флотъ Англіи. (Одинъ изъ нашихъ адмираловъ, недавно бывшій въ Англіи, сказалъ: «не говорите мнѣ объ адмиралтействѣ: это старая баба, которая по крайней мѣрѣ на двѣсти лѣтъ отстала отъ самаго плохаго частнаго судостроителя въ своемъ краѣ. Не въ адмиралтействѣ хранится ключъ морской силы Англіи. Во Франціи морская сила зависитъ отъ администраціи. Въ Англіи она находится въ народѣ. Это и составляетъ огромную разницу, и мы не можемъ имѣть не завидовать»). Трудно сказать въ чемъ онъ не сдѣлалъ громаднхъ успѣховъ; и по числу своихъ судовъ, и по ихъ размѣрамъ, скорости хода, и по управленію—это лучшій коммерческій флотъ въ мірѣ. Суда его являются въ самыхъ отдаленныхъ краяхъ земли, совершенно приспособленныя къ трудному, необыкновенному плаванію (какъ напр. суда гг. Грина, Дунбара, М'Кея); они рѣшаютъ вопросы, прежде казавшіеся неразрѣшимыми, и вмѣсто 150—160 дней, какъ было прежде, лѣтъ 30 назадъ, совершаютъ путешествіе между Европой и Индіей въ 90 дней.

Мореплаваніе въ Англіи достигло такого развитія, что подраздѣлилось на многія спеціальныя отрасли, прежде несуществовавшія. Прежде, одинъ и тотъ же корабль перевозилъ всякій грузъ; нынѣ плаваютъ корабли—*угольщики*, парусные или паровые; корабли—*хлопчатники* (*cotton-ship*); корабли нагруженные или только

чаемъ, или золотомъ. Клипера, разсѣлавшіе съ неимоверной быстротой моря Остъ-Индіи и Китая, замѣнены въ настоящее время паровыми судами, которыя составляютъ славу Англіи, какъ коммерческой, такъ и мореходной. Не она изобрѣла паровую машинну, не она первая примѣнила ее къ дѣлу; но она одна болѣе сдѣлала для усовершенствованія машинны и для общаго употребленія оной, чѣмъ всѣ другія націи вмѣстѣ; она прошла всѣ степени этого примѣненія, начиная съ маленькихъ, быстрыхъ и щегольскихъ пароходиковъ, которыхъ такъ много на Темзѣ, и которые пробираются съ неподражаемой ловкостью между безчисленнымъ множествомъ судовъ, до великана *Great Eastern*. Строители судовъ, арматоры и моряки Англіи употребили всѣ силы своего изобрѣтательнаго ума и неутомимую дѣятельность на улучшеніе паровой навигаціи. Сама публика принялась за дѣло съ усердіемъ и щедростію, которыя дѣлаютъ ей честь и явно доказываютъ, какъ глубоко вопросъ этотъ проникъ въ сердце народа. Англія не измѣнила себя, когда предприняла установить постоянное сообщеніе съ Америкой, когда почувствовала нужду въ капиталахъ для производства опытовъ надъ винтовыми пароходами и когда потребовались милліоны, чтобъ соорудить *Great Eastern*. Изъ тысячи подписчиковъ, внесшихъ свои деньги для этого предпріятія, большая часть имѣла въ виду только великій и прекрасный опытъ, не помышляя о возвращеніи своихъ капиталовъ. Поэтому, англичанъ можно смѣло назвать настоящими творцами паровой навигаціи, которая какъ бы связываетъ всѣ націи между собою, даже самыя враждебныя, и составляетъ одно изъ чудесъ нашего вѣка. Адмиралтейство могло по произволу оставаться въ бездѣйствіи или производить работы посредственныя; флоты частныхъ компаній, которые перевозятъ почту во всѣ четыре страны свѣта и которые имѣютъ гораздо болѣе 100 000 паровыхъ силъ, достигли такого превосходства, что можно бы назвать ихъ совершенными, если бы они съ каждымъ днемъ не дѣлали новыхъ успѣховъ подъ управленіемъ знаменитыхъ людей завѣдывающихъ ими, инженеровъ строящихъ ихъ, и искусныхъ моряковъ, управляющихъ своими пакетботами. Флотъ—исключительно національное преимущество англичанъ. Это какъ бы семейный очагъ, къ которому стремится вся сила патріотизма и который поддерживается живительнымъ и чистымъ воздухомъ свободы. Здѣсь то и заключается загадка величія Англіи. Преимущество Англіи, относительно финансовъ, матеріальныхъ средствъ, производительности морскаго населенія, въ нашихъ глазахъ еще ничего не значитъ въ сравненіи съ нравственной силой народа, который справедливо можно назвать народомъ свободнымъ и тѣсно связаннымъ между собой. Другіе на-

роды пользуются административной централизацией, законной и политической однообразностью; она съ своей стороны обладает тѣснымъ сердечнымъ союзомъ и согласіемъ чувствъ,—неисчерпаемымъ источникомъ силы твердаго упованія въ будущее. Это можетъ показаться сомнительнымъ тѣмъ, которые судятъ поверхностно и упрекаютъ Англію въ томъ, что она ни что иное какъ аристократическое общество. Они подразумѣваютъ подъ этимъ названіемъ то состояніе, въ которомъ находилась когда то часть континентальной Европы, но которое въ Англіи никогда не будетъ и быть не можетъ. Подъ названіемъ аристократіи, они понимаютъ какое-то строгое подраздѣленіе на касты, пользующіяся несправедливыми привилегіями, взаимно-завистливыми, и взаимно притѣсняющими другъ друга на всѣхъ ступеняхъ человѣческаго общества. Это совершенно ошибочно. Англичане умѣютъ и обязаны жить не гордясъ передъ низшими себя, также и не завидуя тѣмъ, которые стоятъ выше ихъ. Всякій всѣми силами старается возвыситься, но никто не имѣетъ права жаловаться на мѣсто, имъ занимаемое въ обществѣ. Подобныя жалобы были бы смѣшны и возбуждали бы презрительное состраданіе къ тому, кто бы рѣшился ихъ высказать громко, потому что никто не можетъ сказать, что социальныя учрежденія, обычаи и законы могутъ препятствовать кому нибудь, достигъ того, чего онъ достоинъ по своимъ качествамъ, талантамъ и заслугамъ. Въ этомъ отношеніи, англійское общество самое исключительное изъ всѣхъ другихъ существующихъ обществъ, ибо оно съ видимымъ удовольствіемъ отдаетъ полную справедливость всѣмъ возможнымъ заслугамъ и талантамъ. Это единственная аристократія, которая всегда, съ благороднымъ добродушіемъ, даже съ нѣкоторымъ почтеніемъ, принимала тѣхъ изъ своихъ соотечественниковъ, которые отличились достаточно, чтобы имѣть право занять мѣсто среди ея. Сказаніе наше про аристократію и англійскій народъ вообще столь справедливо, что въ англійскомъ языкѣ, нѣтъ слова, которое бы ясно выражало то, что мы подразумѣваемъ подъ именемъ *высочки* (*parvenu*). Тамъ каждый высочка признается какъ славный и заслуженный побѣдитель, но' это не переходитъ на его сыновей, и если они не сѣумѣли лично возвыситься и удержаться, то они могутъ быть увѣрены, что будутъ втолкнуты въ толпу, изъ которой вышелъ ихъ отецъ. Законы и учрежденія принуждаютъ его къ тому, и право первородства, возбуждающее у насъ столь сильную антипатію, способствуетъ тому не мало, ибо оно заставляетъ меньшихъ братьевъ трудиться, чтобы поддержать свое мѣсто и значеніе въ свѣтѣ. Не справедливъ ли тотъ англійскій писатель, который представляетъ намъ, среди улыбающейся сельской картины, графа и зе-

мледѣльца, перваго — любующагося на свое огромное имѣніе, но думающаго про себя, что сыновья его будутъ стоять наравнѣ съ тѣмъ пахаремъ, который видѣнъ вдаль, если они поступками своими не будутъ достойны своихъ предковъ; пахарь же, вытирая потъ, катящійся градомъ съ его лица, смотритъ на господскій замокъ, и говоритъ себѣ, что хотя трудъ его и тяжелъ, но что его сыновья современемъ могутъ быть графами и маркизами, если онъ самъ будетъ имѣть достаточно здраваго смысла, порядка и дѣятельности, чтобъ ихъ воспитать прилично, и если они съ своей стороны въ состояніи выдти въ люди. Эта сцена чисто англійская и соотвѣтствуетъ девизу: «*Help yourself, sir*—помогайте сами себѣ, милостивый государь.» Всякій подразумѣваетъ необходимое дополненіе фразы: «вамъ дана на то, полная свобода». Это доказывается множествомъ фактовъ. Приведемъ здѣсь одинъ только, который даже въ самыхъ предубѣжденныхъ глазахъ будетъ имѣть вѣсъ, а именно: въ англійской хартіи, при всѣхъ ея подробностяхъ, ничего не говорится о томъ, что каждый гражданинъ имѣетъ право занять всякую публичную должность; не смотря на то, Англія, единственная страна въ свѣтѣ, въ томъ отношеніи, что тамъ допущена полная конкуренція въ занятіи наибольшаго числа мѣстъ и должностей, за исключеніемъ весьма немногихъ, какъ напр. въ военной службѣ, гдѣ впрочемъ конкуренція допущена въ корпусѣ инженеровъ, артиллеристовъ и въ главномъ штабѣ. Тѣ, которые не хотятъ признать, что англійское общество, при безконечномъ разнообразіи его дѣйствій, имѣетъ единство въ нравственномъ отношеніи, не замѣчаютъ, что для поддержанія своего мнѣнія они должны допустить, что свобода—лучшая гарантія и лучшее доказательство этого союза, не существуетъ въ Англіи. Дѣйствительно, надобно, или рѣшительно отринуть существованіе этой свободы, что было бы слишкомъ смѣлымъ парадоксомъ, или сознаться, что ежелибъ въ этой странѣ были причины раздора, притѣсненій или возстанія, были бы недовольные, съ важными жалобами на принципы общественнаго и политическаго порядка, то симптомы этого недовольства, этихъ раздоровъ и притѣсненій обнаружались бы тотчасъ, благодаря свободѣ рѣчей и дѣйствій, составляющихъ привилегію каждаго гражданина Великобританіи, ибо въ этой землѣ привилегіями называются права, принадлежащія всѣмъ. Но симптомы эти не показываются. Нѣтъ сомнѣнія, что и въ Англіи существуютъ партіи, но онѣ ни въ чемъ не походятъ на такъ называемыя партіи въ другихъ мѣстахъ. На континентѣ, партіи ничто иное, какъ скопленіе лицъ, или, что еще опаснѣе, цѣлыхъ классовъ людей съ совершенно разными и часто даже противоположными взглядами на принципы управленія

и общественнаго порядка. Эти партіи представляютъ ничто иное, какъ причины несогласія въ обществѣ, среди котораго они живутъ; если причины эти дѣйствительны, то стремленіе человѣческой природы, не находя законнаго удовлетворенія, противится принципамъ общественнаго устройства, неудовлетворяющаго этимъ стремленіямъ. Въ Англіи нѣтъ ничего подобнаго: виги, тори, радикалы и другія партіи—не расходятся въ принципахъ; они несогласны только въ ихъ приложеніи и очень часто сходятся въ рѣшеніи сущности какого нибудь вопроса, прежде чѣмъ вся нація рѣшилась имъ заняться. Въ такомъ положеніи находится въ настоящую минуту избирательная реформа, которую нельзя назвать реформою принципа, основанія... Свобода рѣчей и дѣйствій, содѣйствующая удовлетворительному разрѣшенію всѣхъ вопросовъ, имѣющихъ общественное значеніе, есть не только причина, но и послѣдствіе того единодушія, которое недавно выказалось въ Англіи двумя благородными примѣрами. Если вся Европа страдаетъ отъ послѣдствій американскаго кризиса, то эти страданія ничего незначатъ въ сравненіи съ тѣми, которыя претерпѣваетъ Англія, потребляющая хлопчатую бумагу, въ количествѣ въ четыре раза большею противъ остальной Европы. Въ мануфактурныхъ округахъ, исключительно занимающихся этою промышленностью, появляется голодъ, самый злой совѣтникъ человѣка, и что же? Возникли ли какіе нибудь безпорядки? Нѣтъ, мы видимъ только, что народъ переноситъ его съ мужественной бодростью, что онъ устраиваетъ митинги, въ которыхъ всѣ принимаютъ участіе, и съ удивительнымъ упованіемъ другъ на друга разсуждаютъ о мѣрахъ, которыя слѣдуетъ принять для отвращенія сего народнаго бѣдствія. Богачи, помѣщики, владѣльцы фабрикъ, стоящихъ безъ работы, всѣ предлагаютъ, нельзя сказать, милостыню, но всевозможное содѣйствіе, деньгами, просвѣщенными совѣтами и дѣйствіями—помощь несчастнымъ; работники съ своей стороны обсуживаютъ свое положеніе, предлагаютъ средства къ облегченію, часто съ замѣтнымъ талантомъ и всегда съ большой умѣренностью. Много ли существуетъ такихъ государствъ, гдѣ бы граждане пользовались полной свободой дѣйствій, и гдѣ бы подобныя испытанія были переносимы безъ скандала и безъ опасностей для всеобщаго спокойствія? Въ то же время, когда дѣла шли такимъ образомъ въ Манчестерѣ и въ Ланкаширѣ, образованіе волонтеровъ не прекращалось. Причины, побуждавшія народъ взяться за оружіе, кажутся намъ неосновательны и въ нашихъ глазахъ это только лишній страхъ; но нельзя же не сознаться, что чистосердечіе и ревность этого патріотизма чрезвычайно трогательны. Можетъ быть, волонтерамъ никогда не придется сражаться съ непріателемъ, но по край-

ней мѣръ они дали великій урокъ свѣту. Въ другихъ странахъ основатели совершенно безвреднаго общества, какъ-то: масонства, общества св. Викентія, возбуждаютъ подозрѣніе; какъ же велико должно быть довѣріе страны къ себѣ и къ своему населенію, если допускаетъ самопроизвольное образованіе арміи въ 170 000 человѣкъ, и сосредоточеніе ея то въ одномъ, то въ другомъ мѣстѣ, въ числѣ 25 или 30 000 человѣкъ вооруженныхъ и снабженныхъ порохомъ и пулями? Правительство видитъ все это и не только не имѣетъ никакого подозрѣнія, а напротивъ, одобряетъ это движеніе, способствуетъ ему всѣми силами, и спокойствіе его такъ велико, что оно не только доставляетъ оружіе и боевые запасы, но даже отстраняетъ отъ себя всѣ случаи, всѣ предложенія, вмѣшательства въ администрацію волонтеровъ и управлять имп. Много ли такихъ странъ, гдѣ бы возможно было допустить такое учрежденіе, и не ожидать безпорядка, анархій и междоусобной войны?

Изъ того, что Англія сдѣлала съ 1815 года, нельзя заключать, о томъ, что она еще можетъ сдѣлать, потому что, съ того времени, она не была подвергнута настоящему испытанію. Средства, послужившія, полвѣка тому назадъ, къ установленію ея перевѣса на моряхъ, еще усилены продолжительнымъ миромъ, внутреннимъ благосостояніемъ, прогрессомъ политическимъ, социальнымъ, экономическимъ. Кризисъ въ морскомъ дѣлѣ—введеніе паровыхъ машинъ, винтоваго двигателя, желѣзной брони—послужилъ къ возвышенію англійскаго флота, а не къ ущербу его, потому что всѣ эти реформы требуютъ денегъ, каменнаго угля и желѣза, а этихъ предметовъ въ Англіи больше, чѣмъ гдѣ либо. Даже нерадѣніе и ошибки адмиралтейства не уменьшили ни въ чемъ жизненныхъ силъ народа; они совершенно избѣжали его вліянія и въ глазахъ умныхъ людей, адмиралтейство всегда останется авангардомъ, за которымъ живетъ, волнуется, обогащается, укрѣпляется въ своей свободѣ цѣлая нація моряковъ.

III. Франція.

Франція не имѣетъ всѣхъ этихъ преимуществъ.

Факты, изложенные нами въ этомъ длинномъ разсужденіи, служатъ къ тому, чтобы доказать, что административная машина военнаго флота Франціи устроена на болѣе умныхъ и болѣе практическихъ основаніяхъ, чѣмъ у нашихъ сосѣдей. Не всѣ наши министры—Кольберы; но они имѣютъ преимущество предъ лордами адмиралтейства, въ томъ отношеніи, въ какомъ Фридрихъ Великій приписывалъ генералу, извѣстной категоріи, преимущество передъ

двумя хорошими генералами. Наши министры имѣютъ единство власти, и на нихъ лежитъ прямая отвѣтственность передъ краемъ и передъ государемъ. Во всѣхъ отношеніяхъ, это очень хорошо, потому между прочимъ, что подчиняетъ флотъ одной только волѣ. За тѣмъ, обязанности чиновниковъ, находящихся въ службѣ министровъ, лучше распределены у насъ, чѣмъ по ту сторону Ламанша. Совѣты, учрежденныя въ каждомъ изъ управленій морскаго вѣдомства, не существующіе въ Англіи, до сихъ поръ остались въ той сферѣ, которая имъ принадлежитъ; они подають мнѣніе, но не дѣйствуютъ, а исполнительной власти нечего бояться вмѣшательства ихъ въ ея обязанности. Нужно еще добавить, что отдѣльныя отрасли этого морскаго управленія у насъ не лишены самостоятельной жизни, и ни одно изъ нихъ не приносится въ жертву другому, а только поддерживается между ними благотворное соревнованіе, способствующее гармоніи пѣлаго. Коммисаріатъ, морская пѣхота (корпусъ морскихъ солдатъ), артиллерія, гидрографія, медицинская часть,—все это имѣетъ своихъ самостоятельныхъ и достойныхъ представителей, на которыхъ можно разсчитывать не менѣе, чѣмъ на собственно корпусъ моряковъ, корабельныхъ инженеровъ, или офицеровъ гидравлическихъ работъ, заимствуемыхъ флотомъ у вѣдомства путей сообщенія. Наконецъ, что не менѣе важно, поступленіе во флотъ не зависитъ ни отъ самоуправія верховнаго управленія, ни отъ покровительства могущественныхъ лицъ. Тогда какъ у нашихъ сосѣдей, даже производство въ чинъ капитана корабля зависитъ исключительно отъ выбора начальства; назначеніе на всѣ должности французскаго флота почти единственно зависитъ отъ публичнаго конкурса, что обезпечиваетъ хорошій выборъ людей; производство же въ чины учреждено такимъ образомъ, что повышаются офицеры, дѣйствительно того заслуживающіе, а не тѣ, которые разсчитываютъ только на протекцію.

Мы часто жалуемся на большую цифру нашего морскаго бюджета, но эти жалобы не совсѣмъ справедливы. Бюджетъ увеличился потому, что флотъ дорого обходится, а не потому, чтобы онъ былъ дурно управляемъ. Конечно, въ немъ есть погрѣшности; но въ сравненіи съ тѣмъ, что дѣлается вокругъ насъ, мы должны сознаться, что за наши деньги мы имѣемъ болѣе, чѣмъ другіе. Крики, отъ времени до времени, раздающіеся въ Англіи, противъ развитія нашего флота, должны бы убѣдить насъ, что наше военное вѣдомство съ пользою употребляетъ общественные капиталы, ибо въ среднемъ выводѣ нашъ бюджетъ не достигаетъ половины морскаго бюджета Англіи. Если взять во вниманіе наши средства и то, что мы сдѣлали, вводя всѣ улучшенія въ устройствѣ флота, всѣ

перемѣны, введенныя нами въ его составѣ, въ кораблестроеніи и проч., мы найдемъ, что сдѣлали больше, чѣмъ кто либо; мы можемъ даже безъ предубѣжденія сказать, что мы больше сдѣлали, чѣмъ всѣ народы вмѣстѣ (?). Наши суда служатъ моделями для другихъ; наши постановленія, наши орудія, служатъ образцами для всѣхъ (?). И въ малыхъ и въ большихъ вещахъ, вдохновеніе, примѣръ, всегда почти происходитъ отъ насъ; идетъ ли дѣло о пушкѣ, о паровомъ кораблѣ, о желѣзномъ фрегатѣ и шпилѣ, или о камбузѣ для печенія хлѣба. Честныя сердца и образованные умы въ особенности должны умилиться тѣмъ, что военный флотъ Франціи, уже полвѣка идущій по пути возрожденія и прогресса съ лихорадочной почти дѣятельностью, отличается такою усовершенствованною дисциплиною, какая только возможна для человѣческаго несовершенства. Это на столько же справедливо въ отношеніи высшихъ чиновъ, какъ и въ отношеніи матросовъ, въ отношеніи капитанской каюты и каютъ-компаніи, какъ и въ отношеніи бака. И эта дисциплинарная система, при всей своей точности, замѣчательна своею кротостію, истинно отеческою, какъ вообще духъ, господствующій въ управленіи цѣлаго флота. Объ этомъ можно судить изъ довѣрія, съ которымъ моряки, ихъ жены и дѣти, обращаются съ своими дѣлами ко всѣмъ чинамъ министерства, а на корабляхъ—изъ отношеній между офицерами всѣхъ чиновъ, начиная съ унтеръ-офицера и доходя до адмирала; изъ почтительной уступчивости и уваженія, господствующаго между матросами и ихъ начальниками и въ особенности изъ того положенія, которое занимаютъ въ экипажѣ унтеръ-офицеры равныхъ степеней.

Гармонія и согласіе, симпатія и взаимная привязанность соединяютъ всѣхъ членовъ, составляющихъ одно большое семейство моряковъ нашихъ. Да, моряки наши составляютъ семейство, но не народъ; вотъ гдѣ лѣвая сторона этой блистательной медали. Должно сознаться, что зданіе чудно устроено, но основаніе, на которое оно опирается нравственно, имѣетъ тотъ недостатокъ, что положеніе его исключительное, уединенное посреди народа. Здавіе это представляетъ флотъ цѣлой Франціи, но оно не составляетъ, какъ въ Англіи, рамы, въ которую, въ случаѣ надобности, вошелъ бы весь народъ моряковъ. Даже въ мирное время флотъ нашъ поглощаетъ, истощаетъ всѣ свои средства, развивается не нормально, не имѣетъ прочнаго основанія, ибо зиждется вопреки истинному принципу, по которому, чтобы быть сильнымъ въ великихъ испытаніяхъ, необходимо сберегать свободу, промышленность, дѣятельность тѣхъ, которые составляютъ его силу; флотъ не имѣетъ резервовъ, и строго-

исключительные законы, которыми онъ управляется, разрываютъ почти всякую связь между нимъ и остальнымъ обществомъ.

Скажутъ, что общественное мнѣніе, въ послѣднія пятьдесятъ и въ особенности тридцать лѣтъ, выказываетъ большое сочувствіе флоту. Это замѣчаніе справедливо, но не менѣе справедливо и то, что флотъ нашъ, благодаря своей организаціи, есть учрежденіе, до такой степени уединенное отъ націи, и такъ мало извѣстнъ ей, что эта симпатія не оказала важныхъ послѣдствій. Она обыкновенно обнаруживалась согласіемъ камеръ, а въ послѣдствіи законодательнаго корпуса на предполагаемые расходы по флоту, но нужно прибавить, что при обсужденіи критическихъ вопросовъ внутренней политики, всегда нападаютъ на морской бюджетъ и уменьшаютъ его въ такомъ количествѣ, что лишаютъ его опредѣленнаго уже кредита. Послѣ злополучій первой имперіи, флотъ былъ доведенъ до ничтожества. Послѣ катастрофы 24 февраля, одной изъ первыхъ финансовыхъ мѣръ, принятыхъ учредительнымъ собраніемъ, было уничтоженіе кредита въ 90 000 000 франк., даннаго флоту энтузіазмомъ палаты депутатовъ, въ болѣе счастливое время. Симпатія публики къ флоту искренна, но не всегда дѣйствительна въ отношеніи денегъ. Итакъ, сравнивая опять нашъ флотъ съ англійскимъ, мы, между прочимъ, должны сказать, что нашъ флотъ не только не черпаетъ въ такомъ богатомъ бюджетѣ, какъ англійскій, но въ случаѣ большой борьбы, нашъ флотъ, по всему вѣроятію, не имѣлъ бы возможности увеличить свои денежные средства въ значительномъ количествѣ, тогда какъ англійскій флотъ черпалъ бы всѣ сокровища англійскаго казначейства, фонды котораго поддерживаются на всемірномъ рынкѣ, уже съ уступкою въ его пользу на 20% до 22% больше чѣмъ французскіе фонды.

Въ отношеніи промышленности—второго условія морскаго могущества, уступка съ нашей стороны менѣе важна. Въ этомъ отношеніи Англія богаче насъ только производительными средствами; что же касается качества произведеній, то мы стоимъ наравнѣ съ нею. Люди, имѣющіе право судить о нашемъ судостроеніи, о нашихъ паровыхъ машинахъ, утверждаютъ, что и то и другое у насъ ни въ какомъ отношеніи не можетъ бояться соперничества, и что не нужно много времени для того, чтобы получить нѣкоторыя преимущества. Репутація нашихъ машинъ извѣстна всѣмъ; мы начинаемъ снабжать ими, а равно и судами, другія государства: Россію, Испанію, Италію, и т. д. Конечно, мы не въ состояніи еще сдѣлать того, что сдѣлала Англія зимою съ 1855 на 1856 годъ, но мы стремимся къ тому. Быстрѣе и замѣчательнѣе успѣхи, которые сдѣлали у насъ, въ послѣднее время, металлургія, развитіе путей сооб-

щенія, способствующее въ значительной степени къ уменьшенію издержекъ на всякій родъ произведеній, и наконецъ шагъ, который мы сдѣлали на пути коммерческой политики, вотъ самая вѣрная гарантія, что наше отечество догонитъ своихъ сосѣдей.

Большую частію отъ морскаго управленія зависитъ ускорить развитіе всякаго рода промышленности, способствующей морскому могуществу. Пусть же это управленіе съ болѣею рѣшимостію вѣтрится стремленію вѣка, волею-неволею ведущему къ тому, чтобы въ занятіяхъ морскаго вѣдомства приняла участіе народная дѣятельность; правительству еще много остается сдѣлать. Хотя мы признаемъ, что оно уже значительно измѣнило свою систему дѣйствія, и отказалось отъ многихъ преданій, но со всѣмъ тѣмъ, оно еще удерживаетъ за собою производство такихъ предметовъ, которые можно предоставить частной производительности и получать съ ея рынковъ; оно производитъ въ своихъ адмиралтействахъ, отчасти похожихъ на благотворительныя заведенія, много такихъ вещей, которыя гораздо выгоднѣе бы было требовать отъ частной промышленности. Не смотря ни на какія реформы, казенныя работы всегда будутъ обходиться дороже, чѣмъ работы частныя, гдѣ существуетъ конкуренція. Правительство не можетъ быть торговымъ учрежденіемъ.

Это еще только маловажная часть вопроса; болѣе важнымъ для правительства было бы: войти въ связи со всѣми производительными силами края, развивать, поддерживать вокругъ себя большее число заведеній, которыя бы въ критическую минуту присоединили свои силы къ силамъ государства. Въ настоящее время, правительство ищетъ совершенства въ своихъ работахъ; оно, какъ будто, преслѣдуетъ прекрасный идеалъ, и это, конечно, очень похвально; но мы полагаемъ, что есть другое обстоятельство, на которое управленіе морскими силами должно бы обращать не менѣе вниманія: это необходимость пустить корни въ родную почву, на случай обстоятельствъ, когда потребуется содѣйствіе почвы.

Во всякомъ случаѣ, слабая сторона нашего флота заключается въ недостаткѣ моряковъ. Здѣсь несоразмѣрность огромная, ибо, какъ видно изъ того, что въ прошломъ году говорилъ въ сенатѣ адмиралъ Роменъ Дефоссе, Франція имѣетъ только 62 000 моряковъ, способныхъ къ войнѣ, тогда какъ Англія содержитъ въ мирное время 80 000 человекъ подъ своимъ военнымъ флагомъ, и вообще имѣетъ 230 000 человекъ, занимающихся дальнимъ и большимъ каботажнымъ плаваніемъ. Нужно сознаться, что такое отношеніе недостойно страны, которая уже 50 лѣтъ пользуется свободой плаванія по океанамъ, имѣетъ, въ моряхъ Европы, шесть или семьсотъ миль береговаго

протяженія, занимаетъ второе мѣсто въ мірѣ: по богатству своихъ финансовъ, по важности своей внѣшней торговли, — недостойно края, имѣющаго почти 40 000 000 жителей! Такое слабое развитіе морскаго элемента во Франціи невѣроятно, если мы сравнимъ его съ увеличеніемъ числа лицъ, занимающихся другими отраслями промышленности. Если это обстоятельство можетъ быть объяснено нами, послѣ всего того, что мы сказали, то намъ кажется, что это происходитъ не оттого, чтобы французы не любили моря, а вѣрнѣе оттого, что наши учрежденія не обезпечиваютъ участи моряковъ. Недостатокъ этотъ, — въ тѣхъ законахъ, которые адмиралъ Роменъ Дефоссе справедливо назвалъ драконовскими, но которыхъ весь его талантъ не могъ оправдать предъ нами. Пока, согласно закону, но въ прямомъ противорѣчій со всѣми началами, на которыхъ основанъ нашъ общественный порядокъ и наша политическая конституція, французамъ нельзя будетъ заниматься никакимъ родомъ морской промышленности, не подвергался опасенію остаться, съ восемнадцати и до пятидесяти лѣтъ, въ распоряженіи министра, или устава, по которому могутъ неожиданно отправить ихъ на три, на четыре или даже на пять лѣтъ на войну, въ Новую Каледонію или въ Кокхинхину, до тѣхъ поръ нельзя надѣяться, чтобы число нашихъ моряковъ значительно увеличилось. Вообще французы увертываются, если только могутъ, отъ этого крѣпостнаго состоянія, какъ называли и, къ несчастію, очень справедливо нашу морскую записъ. Мы убѣждены въ чистосердечномъ усиліи правительства, въ послѣднее время, улучшить бытъ моряковъ; и мы далеки отъ того, чтобы отрицать это; но думаемъ, что всѣ эти усилія дѣйствуютъ какъ недостаточныя, пальтивныя мѣры. Онѣ облегчаютъ индивидуальныя страданія, но не имѣютъ въ виду (по крайней мѣрѣ мы того боимся) заставить большее число людей войти въ составъ инскрипціи. Главное основаніе этой системы требуетъ преобразованія, требуетъ приведенія его въ согласіе съ принципами 89 года, которые, будучи примѣнены къ остальнымъ классамъ народонаселенія, во всѣмъ вѣтвямъ человѣческой дѣятельности, произвели такіе удивительныя результаты, для всѣхъ вообще, — для отдѣльныхъ личностей и для государства. Почему бы не отказаться отъ этого тяжкаго исключенія, лежащаго бременемъ на однихъ только морякахъ?

Конечно, правительство ничего не выиграетъ, поддерживая невольничество моряковъ. Ему говорятъ противное и совѣтуютъ, во имя его собственнаго интереса, не выпускать изъ рукъ своей власти Жалкіе плоды, произведенные въ продолженіе двухъ вѣковъ, этимъ

учрежденіемъ, должны бы убѣдить правительство, что власть, которую оно имѣетъ надъ свободой и надъ индивидуальными интересами, служить только во вредъ его величія, богатства и истиннаго могущества. Это на столько же справедливо, въ отношеніи морскихъ учреждений, какъ и въ отношеніи всякихъ другихъ, и я могу, кажется, представить этому примѣръ довольно убѣдительный. Я хочу говорить объ одной мѣрѣ правительста, именно о передачѣ въ 1851 г., въ общество *Messageries imperiales* пакетботовъ Средиземнаго моря, которыми съ 1838 года завѣдывала почтовая администрація. Достиженіе этой цѣли (я былъ изъ тѣхъ, которые принимали въ этомъ дѣлѣ участіе) стоило намъ усилій, въ продолженіе трехъ лѣтъ, т. е. столько времени продолжалось разбирательство этого дѣла. Вопреки нашихъ представленій, намъ постоянно твердили, что польза государства и его флота, уже бѣднаго, и котораго не слѣдовало еще болѣе обѣднять, противится такой передачѣ.

Дѣло, однакоже, сдѣлалось, и что же случилось? Вмѣсто 40 пакетботовъ, которые плавали подъ почтовымъ флагомъ и проходили 90 000 миль въ годъ, общество *Messageries Imperiales* употребляетъ нынѣ 58 пакетботовъ, которые проходятъ въ годъ 434 462 мили; вмѣсто 2700 паровыхъ силъ, оно имѣетъ теперь 16 240; вмѣсто того, чтобы играть второстепенную роль на Средиземномъ морѣ, флагъ нашего пароходнаго общества на этомъ морѣ возимѣлъ дѣйствительный перевѣсъ, достигъ до Бразиліи, гдѣ поддерживаетъ, съ явною выгодною, конкуренцію съ англійскимъ флагомъ, и въ настоящую минуту онъ входитъ рядомъ съ нашими противниками въ моря Индіи и Китая. Вмѣсто 800 или 900 человекъ команды, находившейся на почтовыхъ пароходахъ, на пакетботахъ общества находится 4 000 чел. Вмѣсто прежняго дохода, почти ничтожнаго (съ 1851—1852 годъ, 32 000 пассажировъ и 10 700 тоннъ товаровъ), общество приноситъ милліоны въ казну: въ 1861 году оно перевезло 120 676 пассажировъ и 120 000 тоннъ товаровъ. Въ какомъ же отношеніи правительство проиграло или, лучше сказать, не выиграло ли оно этою перемѣною? Даже военная сила почувствовала счастливые результаты этой перемѣны, когда въ 1854, 1855, 1856 г. пакетботы общества перевезли, между Алжиромъ, Франціею и Крымомъ 29 2941 военныхъ пассажировъ и 37 065 тоннъ военнаго матеріала; когда въ 1859 году, въ кратковременную итальянскую войну, оно перевезло 125 939 военныхъ пассажировъ и 13 446 тоннъ военнаго матеріала. Французскій флотъ, чтобы быть тѣмъ, чѣмъ можетъ и долженъ быть, нуждается также въ воздухѣ и въ свободѣ.

Можетъ быть, это самое важное заключеніе изъ нашего разсужденія, ибо оно, я думаю, достаточно доказало, что въ другихъ отношеніяхъ: въ отношеніи таланта, храбрости, дѣятельности, преданности, мы всего можемъ ожидать отъ нашихъ моряковъ. Живши среди ихъ и проводя на ихъ корабляхъ и подъ ихъ любимымъ флагомъ, цѣлые годы, о которыхъ воспоминанія останутся для меня всегда дороги, я почти себя счастливымъ, если выставленныя мною качества этого могущественнаго, великодушнаго и испытаннаго сословія убѣдятъ другихъ, какъ убѣждаютъ меня, что морское могущество Франціи, не по винѣ моряковъ, не достигли еще того, чего можетъ достигнуть.



С М Ъ С Ъ

О ВОЗМОЖНОМЪ УСТРАНЕНИИ

ИСКУССТВЕННОГО ЗАСОРЕНИЯ ВОДЪ.

МАТЕРІАЛЫ ДЛЯ ПРОЕКТА УСТАВА БУДУЩАГО С.-ПЕТЕРБУРГСКАГО СУДОХОДНАГО УПРАВЛЕНІЯ.

Регламентъ морской Императора Петра I, час. II глав. I, § 11 говоритъ: «вездѣ и всѣмъ, ктобъ какого званія ни былъ, запрещается бросать всякій соръ и пометъ въ порты, въ заливы и въ каналы, подъ опасеніемъ платежа десяти рублейъ ктою учинить, или ихъ дѣти и слуги; и тѣ штрафныя деньги, отдавать въ госпиталь».

Изъ сказаннаго закона видно, что Великій Императоръ, такъ сказать еще при рожденіи нашего флота и судоходства, уже предвидѣлъ необходимость мѣръ, для предупрежденія искусственного засоренія водъ, коихъ глубина и безъ того уменьшается отъ естественныхъ причинъ, какъ напр. отъ осыпанія береговъ и т. п., почему и опредѣлялъ въ наказаніе, за отступленіе отъ вышесказаннаго закона, сумму по относительной въ то время цѣнности денегъ, весьма значительную, а именно 10 рублей.

Послѣдующимъ закономъ, т. XV св. зак. уг. изд. 1857 г. час. I. ст. 1751, опредѣлено: «За выгрузку баласта изъ корабля, хотя и въ опредѣленныхъ мѣстахъ, но безъ дозволенія таможеннаго или карантиннаго начальства, корабельщикъ подвергается взысканію десяти рублей.

«За выгрузку баласта, хотя даже въ опредѣленныхъ мѣстахъ, но безъ надлежащей осторожности для того, чтобы баластъ не падалъ въ воду, онъ приговаривается къ взысканію двадцати рублей.

«А за самовольную выгрузку баласта ночью, гдѣ бы она не производилась—ста рублей. Но югда съ корабля или судна будетъ

выбрасываемъ баластъ на рейдѣ, фарватерѣ или въ гавани, каналахъ или рѣкахъ, то виновный въ томъ корабельщикъ подвергается за сіе: въ первый разъ взысканію ста рублей; а во-второй разъ трехъ сотъ руб.; за третій же лишенію права ходить въ море и заключенію въ тюрьму на время отъ шести мѣсяцевъ до одного года.

«Въ случаѣ, когда въ нарушеніи сихъ правилъ будутъ изобличены не корабельщики, а люди, нанявшіеся выгружать баластъ съ купеческихъ кораблей на собственныхъ своихъ или наемныхъ судахъ, то опредѣленнымъ въ сей статѣ денежнымъ взысканіямъ и заключенію въ тюрьмѣ подвергаются они, а не корабельщики, которые ихъ подрядили».

Законъ этотъ исключительно опредѣляетъ наказаніе за выбрасываніе съ судовъ баласта, но такъ какъ способы засоренія водъ различны, то въ видахъ устраненія сказаннаго обстоятельства, встрѣтилась надобность пополнить оба вышеизложенные закона, на основаніи прямой ихъ цѣли, разными административными мѣрами, къ которымъ принадлежатъ:

«Инструкція командиру брантвахты большого невскаго фарватера, опубликованная, при циркулярѣ кораблестроительнаго департамента морскаго министерства, отъ 25 апрѣля 1862 года № 9-й».

Въ 3-мъ ея параграфѣ сказано: «Для охраненія фарватеровъ отъ засоренія, брантвахта наблюдаетъ: 1) чтобы на нихъ не было выбрасываемо баласта, мусора, угольнаго нагара или золы; 2) чтобы перегрузка баласта производилась съ надлежащею осторожностію, дабы онъ не падалъ въ воду; 3) чтобы исправленіе случающихся на судахъ поврежденій и разобраніе пришедшихъ въ негодность судовъ равномѣрно было производимо съ установленными предосторожностями и въ мѣстахъ, для того назначенныхъ; 4) чтобы устройство тоней и заколовъ и постановка мережей производились въ тѣхъ только мѣстахъ, гдѣ это разрѣшено, и чтобы по снятіи тоней сван и колья отъ нихъ были своевременно вынуты содержателями оныхъ».

За нарушеніе вышеизложеннаго, брантвахтѣ, на основаніи § 10 ея инструкціи, предоставлено взыскивать штрафы:

«1) За выбрасываніе на фарватерѣ мусора, угольнаго нагара или золы—10 рублей; 2) за выбрасываніе баласта въ первый разъ—100 руб. сер.; когда же это будетъ допущено во второй разъ, то для поступленія съ виновнымъ по законамъ сообщается о томъ мѣстной полиціи; 3) за выгрузку баласта безъ надлежащей осторожности, такъ чтобы онъ не падалъ въ воду,—20 р.; 4) за самовольную выгрузку баласта ночью, гдѣ бы она ни производилась—100 р.; впрочемъ, если въ нарушеніи правилъ о выгрузкѣ баласта вообще бу-

дуть изболочены не корабельщики, а люди, нанявшіеся выгружать баластъ съ купеческихъ судовъ, то взысканія обращаются на нихъ непосредственно, а не на корабельщиковъ, кои ихъ подрядили».

На основаніи § 12 той же инструкціи, «брантвахта всякое взысканіе или другой денежный расчетъ съ корабельщиками производить безотлагательно на мѣстѣ, а если кто изъ нихъ не будетъ имѣть денегъ, съ того беретъ росписку, съ обозначеніемъ за что взыскивается штрафъ, а равно и названіе судна, имени корабельщика, и того лица, кому оно адресовано, и росписки тѣ отсылаетъ для надлежащаго взысканія по нмѣ денегъ: если корабельщики русскіе, то въ полицію, а если они иностранцы, то къ находящимся въ портѣ ихъ національнымъ консуламъ. Всѣ поступающія деньги немедленно вписывать въ приходорасходныя книги и ежемѣсячно сдавать въ казначейство морскаго министерства, а самыя книги по окончаніи навигаціи представлять на ревизію въ контору надъ портомъ. При взысканіи денегъ каждый разъ выдавать корабельщикамъ квитанціи, въ которыхъ обозначать, когда, какой, за что и на какомъ основаніи взысканъ штрафъ и въ какой статьѣ книги на приходъ записанъ. Кромѣ того, о 25 рублевыхъ штрафахъ, поименованныхъ въ 6 и 7 пунктахъ 10 §, по мѣрѣ сдачи оныхъ въ казначейство морскаго министерства, брантвахта сообщаетъ конторѣ выписками изъ шнуровой книги».

Въ дополненіе вышеизложеннаго, статьи 54 и 57 главы 2 регламента морскаго Императора Петра I говорятъ:

«Шкиперы, когда выгружаютъ баластъ изъ кораблей въ суда, для отвоза на опредѣленные мѣста, должны спустить парусное полотно въ судно, въ которое выгружаютъ, дабы не сыпалось въ воду, подъ штрафомъ заплатить двадцать одинъ ефимокъ».

«Капитанъ надъ портомъ долженъ вѣдать и опредѣлять, гдѣ брать надобно баластъ на всякія суда, и гдѣ оный выгружать; и смотрѣть того, дабы оный выгруженный баластъ, отъ дождя, отъ вѣтра не падалъ въ воду, и не мелѣли бъ отъ того гавани, рѣки и каналы, чего на крѣпко смотрѣть въ воинскихъ гавеняхъ капитану надъ портомъ, а въ прочихъ мѣстахъ, гдѣ капитана надъ портомъ нѣтъ, тому, кому приказано будетъ отъ вышняго командира того мѣста».

Всѣ эти параграфы, упоминаемой выше инструкціи, въ полной ихъ силѣ, на основаніи текста циркуляра кораблестроительнаго департамента, относятся и ко всѣмъ инымъ учрежденіямъ морскаго министерства, предназначеннымъ къ полицейскому за судами надзору, на с.-петербургскихъ фарватерахъ, которыя однѣ и состоятъ въ вѣдѣніи сего министерства.

Для увеличенія глубины на фарватерахъ, морское министерство очищало ихъ въ 1857 году, землечерпательными машинами, а для усиленія теченія, вдоль южной стороны главнаго стрежа, сдѣланъ свайный забой. Отъ этого, средняя глубина на барѣ увеличилась до 9 футъ, но такъ какъ, съ того года, фарватеръ не очищается, то нынѣ на барѣ только $8\frac{1}{2}$ фута. Если бы очищеніе производилось постоянно весною, когда теченіе сильнѣе лѣтнаго, то и одна землечерпательная машина, при внимательномъ употребленіи, могла бы не только поддерживать, но и увеличить глубину на фарватерѣ. При этомъ на всемъ протяженіи рѣки, слѣдуетъ наблюдать, чтобы не засоряли водъ. Ибо все сорное, бросаемое въ Неву, ея притоки и каналы, уносится быстриною теченія частію на фарватеры и чрезъ это уменьшаетъ ихъ глубину.

Имѣя въ виду, что отъ глубины фарватеровъ, зависитъ подходъ заграничныхъ судовъ къ С.-Петербургскому порту, обратимъ теперь вниманіе на тѣ мѣры, кои принимались подлежащими вѣдомствами, въ вѣдѣніи коихъ находится протяженіе упоминаемаго воднаго пространства, къ уменьшенію засоренія, какъ послѣдняго, такъ и вслѣдствіе этого, и самихъ фарватеровъ.

Министерство внутреннихъ дѣлъ, 4 іюня 1851 года, распустило правила о ломкѣ порожнихъ барокъ и другихъ судовъ въ С.-Петербургѣ, назначивъ для того слѣдующія мѣста:

§ 1. 1) «Во всѣхъ пяти интервалахъ на хлѣбной пристани, а именно:

а) «Противъ слободки, принадлежащей Александрo-невской лаврѣ, въ 21 сажень.

б) «На городской землѣ противъ домовъ купцовъ Шишкина и Водяникова, въ 21 сажень.

в) «По ту и другую сторону мало-охтенскаго перевоза, въ 24 сажени, оставя мѣсто для перевоза и портомойнаго плота въ 15 сажень.

г) «Противъ дома купца Куликова, въ 21 сажень, и

д) «Противъ Болотной улицы, въ 25 сажень.

«Интервалы сіи предполагается укрѣпить искусственными отвѣдами.

2) «По правому берегу рѣки большой Невы, начиная съ Малой Охты внизъ по теченію до Бочарной улицы.

3) «Въ Чесушахъ.

4) «По правому берегу рѣки Большой Невки, ниже Самсоніевскаго моста, начиная отъ Баталіоннаго переулка до такового же Флюгова.

5) «По лѣвому берегу этой же рѣчки между малою Посадскою улицею и рѣкою Карповкою.

6) «По берегу рѣки малой Невки между 4 улицею и рѣкою Ждановкою.

7) «По берегу рѣки малой Невки между Малымъ проспектомъ и Черною рѣчкою.

и 8) «На взморьѣ.

§ 2. «Заназначеніемъ сихъ мѣстъ, ломка порожнихъ барокъ и судовъ на всѣхъ прочихъ береговыхъ мѣстахъ рѣкъ и каналовъ въ С.-Петербургѣ рѣшительно воспрещается, исключая только случая, объясненнаго въ нижеслѣдующемъ § 5.

§ 3. «Остающіеся же отъ разломки барокъ и судовъ, лѣсъ и хламъ хозяева обязаны, по уборкѣ ихъ, немедленно свозить съ мѣстъ ломки и складывать на лѣсныхъ дворахъ и вообще тамъ, гдѣ по существующимъ правиламъ складка подобныхъ матеріаловъ дозволена.

§ 4. «Равнымъ образомъ, порожнія барки, стоящія при хлѣбной пристани, хозяева обязаны немедленно выводить, по освобожденіи ихъ изъ подъ груза, изъ каравановъ, или на рейдъ, для дальнѣйшей отправки, или на мѣста, указанныя въ § 1 для разломки.

§ 5. «Если же порожнія барки будутъ находиться у самаго берега хлѣбной пристани и безъ стѣсненія каравана вывести ихъ оттуда встрѣтится затрудненіе, то дозволяется ломать ихъ на тѣхъ самыхъ мѣстахъ, гдѣ таковыя будутъ находиться, съ тѣмъ, однако, чтобы разломка каждой барки, а также вывозъ оставшихся отъ разломки лѣса и хлама на берегъ и уборка оныхъ съ берега, произведены были недалѣе, какъ въ теченіе двухъ дней, въ противномъ случаѣ контора хлѣбной пристани имѣетъ право распорядиться сама, какъ разломкою барки, такъ и уборкою оставшихся отъ разломки матеріаловъ, и всѣ расходы, кагіе будутъ по сему произведены, взыскать съ виновнаго.

§ 6. «Порожнія барки и другаго рода суда, купленные для разломки внѣ хлѣбной пристани, воспрещается ломать, какъ въ интервалахъ, такъ и вообще на всемъ протяженіи этой пристани.

§ 7. «Воспрещается также оставлять порожнія барки и суда на всемъ протяженіи хлѣбной пристани на зимовку, подъ предлогомъ храненія до весны.

§ 8. «Если же по какимъ особеннымъ случаямъ барки, или суда останутся у хлѣбной пристани, по закрытіи навигаціи, несломанными, то, по открытіи оной, въ слѣдующемъ году, они немедленно должны быть отведены въ другія мѣста, или разломаны, и лѣсъ и хламъ оставшіеся отъ разломки ихъ, убраны съ берега отнюдь не позже 15 числа мая мѣсяца.

§ 9. «Наблюденіе за исполненіемъ всѣхъ изложенныхъ здѣсь правилъ и распоряженія по онимъ, въ пространствѣ всей хлѣбной пристани»

возлагаются на контору оной; въ прочихъ же мѣстахъ города на городскую полицію.

Нижеслѣдующимъ же приказомъ г. с.-петербургскаго оберъ-полиціймейстера, 22 апрѣля 1831 года № 94, «предложено гг. частнымъ приставамъ, въ отвращеніе засариванія городскихъ каналовъ учинить слѣдующее:

«1) Обязать всѣхъ торговцевъ, имѣющихъ рыбныя садки, и содержателей портомойныхъ плотовъ подписками, имѣть всегда сѣти или саки для ловли плавающихъ щепъ, хвороста и древесныхъ коръ, обыкновенно останавливающихся у садковъ и плотовъ, гдѣ оныя напиваются водою и падаютъ на дно.

«2) Обратитъ вниманіе на устраиваемыя подмости для нагрузки и разгрузки барокъ и лодокъ, и наблюсти, чтобъ они устраиваемы были прочно и столь плотно, сколь нужно, чтобъ соръ и всякая глады съ тачекъ не падала въ воду.

«3) Ни подъ какими предлогами не допускать разломки барокъ въ каналахъ, но предоставлять производить разломку ихъ въ назначенныхъ мѣстахъ съ тѣмъ, что буде барочный лѣсъ и хламъ надобность требуетъ доставить по каналу во внутреннія мѣста столицы, то чтобъ коры и доски были сплавиваемы и хламъ складенъ бы былъ на оныя.

«4) Строго смотрѣть, чтобы дворники при очищеніи тротуаровъ и мостовъ, соръ и грязь сметали на проспекты или улицы, и по заведенному порядку собирая въ кучи, сваливали на опредѣленные мѣста; но буде которые дворники или рабочіе осмѣлятся сметывать въ каналы, тѣхъ представлять ко мнѣ, для надлежащаго съ ними поступленія, какъ съ ослушниками, и

«5) Гг. частные пристава и надзиратели обязываются внушить сей приказъ всѣмъ помянутымъ торговцамъ, содержателямъ плотовъ и у дровяныхъ дворовъ, мусорщикамъ и дворникамъ.»

Въ дополненіе вышеизложеннаго, обратимся вновь къ морскому регламенту Императора Петра I-го, и въ его параграфахъ 37, 38 и 39-мъ, 2-й части, усмотримъ, что «въ которыхъ мѣстахъ сдѣланы каналы, или гавени между улицъ мощеныхъ камнемъ, на которыхъ выложены жолобы для стока воды, въ такихъ мѣстахъ вездѣ надъ скважинами, гдѣ вода проходитъ въ каналы, сдѣлать рѣшетки желѣзныя, дабы соръ и грязь не проходила въ каналъ, но оставалась бы на верху, которую вычищать какъ возможно часто, и смотрѣть того капитану надъ портомъ; ежели полиціймейстеръ того не усмотритъ, то ему давать о томъ знать, подъ опасеніемъ отвѣта обоимъ, естли какая худоба прилучится.

«Каменщики, и прочіе, употребляемые къ дѣланію и къ починкѣ

каменныхъ стѣнъ, гавеновъ, магазейновъ и береговъ, повинны очистить всякой щебенъ, и учинить мѣсто чисто, коль скоро работа совершится; такожъ во время работы, чтобъ никакой щебенъ не падалъ въ воду, но на подмости, съ которыхъ какъ возможно часто счищать щебенъ, и относить на берегъ въ удобное мѣсто, подъ штрафомъ пятидесяти рублей, и оное вычистить ихъ же проторьми.

«Капитанъ надъ портомъ долженъ имѣть надзираніе надъ всѣмъ гавеномъ, и смотрѣть, чтобъ баласту, или какова сору не бросали; такожъ во время чищенья кораблей и починки, всякой соръ долженъ вывозить, чтобъ ничего на дно не упало; а кто изъ своихъ то учинить самъ, или при его присутствіи, хотя онъ надъ тѣмъ команду имѣлъ, или нѣтъ, ежели офицеръ,—за всякую лопату, за первой разъ мѣсяцъ жалованья, за второй полгода, а за третій будетъ штрафованъ отнятіемъ чина и написанъ въ рядовые; а рядовыхъ, за первый разъ бить кошками одинъ разъ, за второй по три дни, за третій на нѣсколько лѣтъ въ каторжную работу; а буде чужой, то за каждую лопатку по сту ефимковъ. А для вывозу сору, имѣть нѣсколько платшхойтовъ; такожъ когда плотничная работа отправляется около кораблей и другихъ работъ, чтобъ щепы въ воду не падали, но на плоты или подмости, и имѣть сѣтки на шестахъ, которыми щепы съ воды снимать; а зимою со льду счищать, и свозить по вся дни въ удобное мѣсто; также при взломаніи льду, чтобъ ледъ изъ гавена воинскаго проводить въ море, дабы тутъ не растаялъ, и которая нечистота на немъ есть, на дно не упала.»

При этомъ не лишнее замѣтить, что хотя основныя сточныя городовыя трубы и проведены на всемъ протяженіи С.-Петербурга въ Неву, ея притоки и каналы, но на основаніи XII т. св. зак. гражд., изд. 1857 года, части 1 устава строительнаго 10 пункта приложенія къ ст. 347, «владѣльцы домовъ не имѣютъ права проводить отъ помойныхъ ямъ и отхожихъ мѣстъ подземныя трубы въ городскія трубы, подъ опасеніемъ взысканія шестидесяти рублей серебромъ.»

За городскими границами С.-Петербурга отъ рожковской заставы, тянется на протяженіи 8 верстъ до такъ называемыхъ, но не существующихъ невскихъ пороговъ, первая судоходная дистанція, называемая рожковскою; за нею идетъ пеллинская дистанція до Шлиссельбурга на протяженіи 44 верстъ.

Объ эти дистанціи находятся въ вѣдѣніи корпуса путей сообщенія, въ уставѣ котораго мы не нашли ни одного закона относительно предупрежденія искусственнаго засоренія водъ, какъ равно и въ инструкціяхъ дистанціоннымъ начальникамъ, введенныхъ въ

тотъ же уставъ, ни одной административной мѣры по тому же предмету.

Но, не смотря на все вышеизложенное, общее засореніе городскихъ водъ, ясно доказываетъ, что всѣ эти мѣры не принесли полезныхъ результатовъ, и чтобы сказанное выше не могло показаться голословнымъ, прилагаемъ ниже у сего, предписаніе городской распорядительной думы, 8-го мая 1862 года № 2493, г. приставу сельдянаго буяна, въ коемъ изъяснено, что членъ Распорядительной думы Алонкинъ донесъ ей:

«1) Что на Гутуевскомъ островѣ, на берегу Черной рѣчки, въ смежности съ мѣстомъ и фабрикою Ауха, находится мѣсто съ деревяннымъ строеніемъ, наслѣдниковъ умершаго мѣщанина Алексѣева, каковое мѣсто отдано въ арендное содержаніе купцу Герасимову, для торговли мѣстными матеріалами; на берегу противъ этого мѣста Алексѣева, съ давняго времени производится ломка порожнихъ барокъ и разнаго сорта судовъ, отъ каковой ломки Черная рѣчка совершенно засорена, болѣе чѣмъ на десять сажень отъ берега, такъ что, гдѣ было сильное теченіе воды, въ глубину на три сажени, и гдѣ свободно съ полнымъ грузомъ ходили корабли, теперь отъ мусора и пакли, остающихся при ломкѣ барокъ и судовъ и падающихъ въ воду, образовались совершенныя мели, на коихъ днища барокъ стоятъ болѣе чѣмъ на 15 сажень отъ берега, и воды подъ оными не болѣе какъ на четверть аршина, да и та уже составляетъ грязную массу. Масса эта, чрезъ засореніе, увеличивается и приближается къ фарватеру, который при допущеніи дальнѣйшаго производства ломки барокъ, совершенно закроется и сдѣлается вмѣсто судоходной рѣки непроходимымъ болотомъ, и для очистки сего фарватера потребуется отъ города огромная сумма.

«2) Что съ красильной фабрики Ауха, на томъ же Гутуевскомъ островѣ проведена въ Черную рѣчку труба, изъ которой вытекаетъ красильная жидкость, чрезъ что, на значительномъ пространствѣ этой рѣчки образовался наплывъ сплошной массы чернаго цвѣта земли, удерживаемый ломкою барокъ у мѣста Алексѣева, и такимъ образомъ производящій порчу воды, употребляемой въ пищу.

«и 3) Въ заключеніе вышеизложеннаго, г. Алонкинъ находитъ необходимымъ безотлагательно принять мѣры: а) о воспрещеніи на означенномъ мѣстѣ ломки барокъ и судовъ; и б) чтобы мѣста Черной рѣчки, противъ дома наслѣдниковъ Алексѣева и фабрики Ауха, также безотложно, были очищены, на счетъ виновныхъ; чрезъ что откроется свободное теченіе Черной рѣчки и устранится порча воды».

По справкѣ въ дѣлахъ Думы, оказалось:

«Для ломки порожнихъ барокъ и другихъ судовъ въ С.-Петер-

бургѣ, на основаніи правилъ по сему предмету, утвержденныхъ управляющимъ министерствомъ внутреннихъ дѣлъ въ 1851 году, назначены особыя мѣста, за назначеніемъ которыхъ, ломка порожнихъ барокъ и судовъ, на всѣхъ прочихъ береговыхъ мѣстахъ рѣкъ и каналовъ въ С.-Петербургѣ, рѣшительно воспрещается и наблюденіе за симъ возложено, сказанными правилами, на городскую полицію.

«Но какъ, на основаніи изданныхъ въ 1851 г., министерствомъ внутреннихъ дѣлъ, правилъ, ломка порожнихъ барокъ допускалась, между прочимъ, на возморѣ, но при этомъ не было опредѣлено, на какомъ именно разстояніи отъ устья могла она производиться; посему, нѣкоторые лѣсопромышленники, пользуясь неясностію правилъ, разламывали барки при выходѣ изъ устья р. Фонтанки, между Лопманскимъ и Галернымъ островами, отчего устье сей рѣки начало значительно засариваться.

«Въ отклоненіе сего, сдѣлано распоряженіе объ отводѣ, для ломки барокъ, мѣста, на правомъ берегу р. Невы, между Чекушами и Галерною гаванью, и о воспрещеніи ломки предъ устьемъ Фонтанки, между Лопманскимъ и Галернымъ островами.

«Наблюденіе за симъ возложено на мѣстную полицію и начальника дистанціи 1 отдѣленія 1 округа путей сообщенія; но для усиленія надзора за точнымъ выполненіемъ изъясненнаго распоряженія, главно-управляющій путями сообщенія и публичными зданіями полагаетъ необходимымъ установить, въ семъ случаѣ, присмотръ и со стороны городской распорядительной думы.

«С.-петербургскій гражданскій губернаторъ, давая о семъ знать Думѣ, предложилъ оной, отъ 13 января 1860 г., за № 218, сдѣлать по означенному предмету зависящее распоряженіе.

«Вслѣдствіе сего, Дума, при предписаніи отъ 10 марта 1860 г., за № 1108 и 1860 (по 3 столу 4 экспедиціи), препроводила копіи съ означеннаго предложенія начальника губерніи, комиссарамъ городской казны, Логинову и Галочкину, для зависящаго со стороны ихъ распоряженія.

«Нынѣ же городская распорядительная дума, въ общемъ присутствіи своемъ 30 апрѣля 1862 года, постановила, усматривая изъ вышеизложеннаго: во 1-хъ, что членъ думы, Алонкинъ, удостовѣряясь на мѣстѣ о совершенномъ засореніи р. Черной, противъ мѣстъ, по берегу оной, наслѣдниковъ мѣщанина Алексѣева и фабриканта Ауха, на Гутуевскомъ островѣ, чрезъ производимую тамъ, съ давняго времени, ломку барокъ и разнаго сорта судовъ, а также вытекающую изъ красильной фабрики Ауха массу красильныхъ веществъ, портящихъ, притомъ, воду, употребляемую въ пищу, и доводя объ этомъ

до свѣдѣнія думы, г. Алонкинъ находить необходимымъ безотлагательно принять мѣры, какъ о воспрещеніи производить тамъ ломку барокъ и судовъ, такъ и самой очистки засоренныхъ мѣстъ рѣчки Черной, на счетъ виновныхъ, для избѣжанія огромныхъ расходовъ на это отъ города; но объ этихъ виновныхъ въ рапортѣ г. Алонкина не упоминается; во 2-хъ, что для ломки порожнихъ барокъ и другихъ судовъ, согласно правиламъ по сему предмету, утвержденнымъ управляющимъ министерствомъ внутреннихъ дѣлъ въ 1851 году, указаны мѣста, впослѣдствіи поясненныя предложеніемъ г-на с.-петербургскаго гражданскаго губернатора, отъ 13 января 1860 г. за № 218, но таковыхъ, для означеннаго предмета на р. Черной, по сказаннымъ правиламъ, не положено; и что для наблюденія за тѣмъ, обязанность, означенными правилами, возложена на мѣстную полицію и, кромѣ сего, какъ изъ дѣла 4 экспедиціи думы, начавшагося по означенному предложенію его превосходительства, видно, препровождена копія съ того предложенія, для зависящаго распоряженія, комиссарамъ городской казны, Логинову и Галочкину, кои, въ настоящее время, уже не состоятъ и на службѣ; но передано-ли ими, поступившимъ на ихъ мѣста комиссарамъ, означенное порученіе, этого изъ помянутаго дѣла невидно. Посему дума, между прочимъ, постановила: предписать г. приставу сельдянаго буяна, какъ имѣющему постоянное жительство на Гутуевскомъ островѣ, чтобъ онъ, во 1-хъ, на будущее время, имѣлъ строжайшій надзоръ за недопущеніемъ ломки порожнихъ барокъ и другихъ судовъ на р. Черной, протекающей мимо Гутуевского острова, сообщивъ ему, приставу, и прописанныя выше правила по сему предмету, а также и означенное предложеніе с.-петербургскаго гражданскаго губернатора за № 218, и во 2-хъ, независимо сего, поручить тому же приставу, чтобъ собралъ точныя и положительныя свѣдѣнія о томъ, кто именно, когда и сколько времени производилъ ломку барокъ и другихъ судовъ, на указанныхъ г. Алонкинымъ мѣстахъ, и о послѣдующемъ, въ возможной скорости, донести думѣ.

«О каковомъ постановленіи Распорядительная дума даетъ Вамъ знать, къ должному съ Вашей стороны исполненію.»

Хотя приведенный нами документъ, повидимому, касается только засоренія одной Черной рѣчки, протекающей близъ Гутуевского острова, тѣмъ не менѣе, обстоятельства, подобныя вышеизложеннымъ, послужили, по существу самаго дѣла, къ настоящему, повсемѣстному и отчасти подобному же засоренію Невы, ея притоковъ и каналовъ.

При этомъ нужно еще замѣтить, что сказанное засореніе уменьшаетъ не только глубину водъ, вдоль береговъ упоминаемаго воднаго пространства, отъ чего суда съ грузомъ не могутъ близко под-

ходить къ берегамъ, для удобнѣйшей выгрузки товаровъ; но, будучи въ сильной степени, засореніе еще производить порчу и самыхъ водъ, дѣлая ихъ негодными къ употребленію въ гигиеническомъ отношеніи. Последнее обстоятельство частію подтверждается объявленіемъ с. петербургскаго оберъ-полиціймейстера, 22 іюля 1862 года № 160, въ коемъ изъяснено, что въ настоящее время производится очистка Екатерининскаго канала противъ Конюшеннаго госпиталя, чрезъ что вода на мѣстѣ очистки ея признается негодною къ употребленію. С.-петербургскій оберъ-полиціймейстеръ, основываясь на отношеніи къ нему с.-петербургскаго физиката, приглашаетъ жителей не брать изъ означеннаго канала воду, преимущественно въ тѣхъ мѣстахъ по теченію ея, гдѣ производится очистка машинами.

Прочтя всѣ приводимые нами законы, правила и административныя мѣры, касающіяся устраненія искусственнаго засоренія водъ, невольно рождается вопросъ, почему, не смотря на постоянную заботливость правительства, объ незасариваніи водъ, глубина и чистота коихъ составляютъ народную собственность и богатство страны, воды эти, въ настоящее время приведены въ такое состояніе, что въ скоромъ времени, для очистки ихъ, потребуетъ затрата огромныхъ суммъ?

Вопросъ этотъ легко разрѣшается, если мы обратимъ вниманіе какъ на разрозненность распоряженій, по сказанному предмету, различныхъ вѣдомствъ, въ вѣдѣніи коихъ воды эти состояли и состоятъ еще и по настоящее время, такъ и на способы наблюденія за исполненіемъ предложенныхъ правилъ и законовъ, а также и на методъ взысканія за ихъ нарушеніе.

Всѣ вышеизложенные документы можно подраздѣлить на законы, уже не примѣняемые къ сужденію о проступкахъ, къ которымъ слѣдуетъ отнести морской регламентъ Императора Петра I-го; на дѣйствующіе законы, къ которымъ принадлежитъ ст. 1751 XV т., исключительно опредѣляющая штрафъ за засариваніе водъ баластомъ; временныя административныя мѣры, обусловленныя штрафомъ и пополняющія законъ, на основаніи прямой его цѣли,—къ коимъ вполнѣ принадлежитъ инструкція командиру большаго невскаго фарватера, опредѣляющая взысканіе за засореніе одного фарватера; и наконецъ, административныя распоряженія, къ числу коихъ относятся приказы с.-петербургскаго оберъ-полиціймейстера, не обусловливаемые никакимъ штрафомъ.

Прочтя всѣ эти документы, мы усмотримъ, во первыхъ: ихъ общее и самое раціональное направленіе, взыскивать съ виновныхъ штрафы, которые по существу самого дѣла, слѣдовало бы приобщать къ суммамъ, ассигнованнымъ на очистку водъ; и во вторыхъ

что внѣ фарватеровъ одно только выбрасываніе баласта обусловлено, на основаніи XV т. Св. гражд. законовъ, денежнымъ штрафомъ; не смотря на то, что способы засариванія водъ различны. Изъ этого явствуется, что въ видахъ устраненія сказаннаго обстоятельства, необходимо распространить на всю систему, упомянутого нами воднаго пространства, дѣйствіе инструкціи командиру большаго невскаго фарватера, съ необходимымъ къ ней дополненіемъ, соотвѣтственно многоразличнымъ фазисамъ разсматриваемаго нами дѣла, статьями морскаго регламента и различными административными мѣрами, которыя также, съ своей стороны, необходимо обусловить денежнымъ штрафомъ.

Штрафъ этотъ необходимо взыскивать, *при гласномъ судѣ*, съ виновныхъ, беззамедлительно, и обращать его, какъ въ число суммъ, имѣющихъ быть ассигнованными къ постоянной очисткѣ водъ, такъ и къ выдачѣ изъ него нѣкоторой части и доносителю (?).

При этомъ, необходимо замѣтить, что если на будущее время не будутъ изысканы какія либо мѣры, болѣе дѣйствительныя, чѣмъ прошедшія, къ устраненію засариванія водъ, то, не смотря даже на предполагаемую очистку оныхъ, воды города никогда не достигнутъ должной чистоты и глубины.

При этомъ основываясь на прошедшихъ и настоящихъ условіяхъ взысканія и наблюденія, мы считаемъ себя вправе высказать здѣсь мысль, что нынѣ ассигнованная для очищенія водъ сумма будетъ, при настоящихъ, вышесказанныхъ условіяхъ, какъ недостигающая полезныхъ результатовъ, совершенно излишнею тратою.

Что же касается разломки барокъ и другихъ судовъ, то хотя на основаніи правилъ, утвержденныхъ управлявшимъ министерствомъ внутреннихъ дѣлъ въ 1851 году и воспрещено производить разломку судовъ въ извѣстныхъ дистанціяхъ, у мѣстъ занимаемыхъ лѣсными дворами, но повсемѣстное засореніе водъ, преимущественно у означенныхъ дворовъ, какъ равно и самое предписаніе городской распорядительной думы, ясно доказываютъ, что сказанныя правила о ломкѣ судовъ не соблюдаются лѣсопромышленниками. А потому, съ одной стороны, въ видахъ извлеченія въ большемъ количествѣ городскихъ доходовъ, а съ другой, для доставленія лѣсопромышленникамъ наибольшихъ выгодъ и для уменьшенія стоимости дровъ и строительныхъ матеріаловъ, было бы полезнымъ, разрѣшивъ повсемѣстно производить разломку судовъ, обложить каждое судно, подлежащее разломкѣ, платою, сравнительно съ большею или меньшею степенью вреда, отъ разломки онаго, для самой мѣстности; примѣняясь притомъ къ сравнительной важности этой мѣстности, для судоплаванія.

Извлеченные же отъ разломки судовъ городскіе доходы необходимо назначать для постоянного очищенія этихъ мѣстъ землечерпательными машинами.

Лейтенантъ Куницкій.

НѢСКОЛЬКО СЛОВЪ

ПО ПОВОДУ УЧРЕЖДЕНІЯ НОВЫХЪ ГИМНАЗІЙ.

Въ первой книжкѣ Морскаго Сборника за 1856 годъ было напечатано отъ морскаго ученаго комитета объявленіе о предположеніи помѣстить въ Сборникъ рядъ статей о воспитаніи молодыхъ людей, готовящихся къ морской службѣ, и обращеніе «ко всѣмъ, кому дорого отечественное воспитаніе, особенно же къ родителямъ и воспитателямъ, съ покорнѣйшею просьбою о доставленіи своихъ замѣчаній, возраженій, взглядовъ» по поводу помѣщенной вслѣдъ за этимъ объявленіемъ статьи *о воспитаніи вообще* одного изъ опытнѣйшихъ педагоговъ нашихъ, г. Бема. «По особенному устройству нашего общества», сказано въ этомъ объявленіи, «заботу о воспитаніи многихъ его членовъ приняло на себя правительство. Съ самаго нѣжнаго возраста юное поколѣніе воспитывается у насъ въ заведеніяхъ, устроенныхъ правительствомъ. Правительство, какъ главный дѣйствователь въ дѣлѣ воспитанія, даетъ намъ средства къ образованію нашихъ дѣтей, а мы должны, по мѣрѣ нашихъ силъ и способностей, содѣйствовать ему къ лучшему достиженію сей высокой цѣли.....»

Прошло почти семь лѣтъ. Посмотримъ, какъ откликнулось общество на этотъ призывъ, и къ какимъ результатамъ пришло морское вѣдомство, въ продолженіе этого періода времени, въ дѣлѣ преобразованія нашего морскаго воспитанія.

Безспорно, вопросъ о воспитаніи былъ поднятъ въ литературѣ, въ настоящее царствованіе, морскимъ вѣдомствомъ въ своемъ органѣ. Въ числѣ своихъ сотрудниковъ по этому предмету онъ можетъ указать на имена Н. И. Пирогова, В. И. Даля, И. А. Шестакова, В. А. Римскаго-Корсакова, барона Николаи, г. Фойгта, П. А. Валуева, и пр. и пр. Въ продолженіе этого времени въ Мор. Сб. было напечатано до 35 капитальныхъ статей о воспитаніи, не включая въ это число замѣтокъ и описаній нѣкоторыхъ морскихъ учебныхъ заведеній за границей. Статья г. Бема, о

которой мы говорили выше, вызвала въ томъ же году цѣлый рядъ замѣчательныхъ статей, принадлежавшихъ судьямъ, компетентнымъ въ этомъ дѣлѣ. Мысль была возбуждена, недостатки указаны были ясно, указана была и цѣль. Оставляя въ сторонѣ детали, читатели не могли не сознать болѣе или менѣе общей всѣмъ идеи, что спеціальному образованію должно предшествовать общее, и что отъ этого не только не проигрываетъ сама спеціальность, но даже выигрываетъ. Но моряки еще молчали; мысль о необходимости преобразовать наше морское воспитаніе была признана.... Но какъ преобразовать его? Какіе новые элементы ввести въ воспитаніе? Какъ отказать отъ старыхъ? Какъ помирить требованія общаго воспитанія съ требованіями воспитанія морскаго?.. Наконецъ, въ 1858 году, на страницахъ Сборника появилась статья И. А. Шестакова «Старыя мысли на новое дѣло», потомъ съ 1859 года цѣлый рядъ статей по этому предмету, и наконецъ проектъ морскихъ учебныхъ заведеній графа Путятина и три мнѣнія объ этомъ проектѣ. Мы не будемъ повторять здѣсь все то, что было высказано въ этихъ статьяхъ; взгляды на современныя требованія воспитанія вообще и морскаго въ особенности, для лицъ, знакомыхъ съ этою педагогическою литературою, достаточно ею выяснены; мы хотѣли только показать въ какой мѣрѣ самому обществу была доставлена возможность высказать свое мнѣніе объ этомъ предметѣ, и съ какою горячію оно принялось за это дѣло.

Морское министерство, держа въ своихъ рукахъ инициативу дѣла, съ своей стороны дѣйствовало осторожно: всѣ мнѣнія объ этомъ предметѣ печатались въ Сборникѣ, проекты и замѣчанія на нихъ разсылались всѣмъ, отъ кого можно было ждать живаго слова; яркіе недостатки нашихъ учебныхъ заведеній по возможности устранялись; но коренныхъ преобразованій дѣлать не спѣшили, ожидая пока дѣло будетъ выяснено совершенно. Повторяемъ: въ главномъ почти всѣ мнѣнія сходились, всѣ чувствовали необходимость расширить кругъ общаго образованія; но въ деталяхъ мнѣнія разнообразились до безконечности; лица, согласныя въ общемъ, расходились въ частностяхъ; лица, повидимому совершенно одинаково смотрящія на предметъ, расходились до противурѣчій, потому что шли отъ совершенно различныхъ основаній; наконецъ, находились и такія, которыя, думая усвоить себѣ новыя идеи, уже получившія въ литературѣ и даже въ обществѣ право гражданства, на каждомъ шагѣ сами себѣ противурѣчили, потому что, усвоивъ форму, остались чужды содержанію, или, думая отстоять мелочи, подробности, отстаивали начала, совершенно противныя духу началъ, на которыхъ выросли новыя идеи. Думая устраненіемъ, въ началѣ вос-

питанія, спеціальнаго образованія предоставить юношѣ свободный выборъ профессіи, вводили въ это общее воспитаніе такіе элементы, которые волею, неволею приучали его къ мысли о необходимости посвятить себя извѣстной спеціальности. Думая уничтоженіемъ корпуса уничтожить вредъ, приносимый заведеніемъ закрытымъ, предлагали гимназію совершенно закрытую..... Но мало по малу мракъ разсѣялся, и благодаря Н. И. Пирогову и другимъ дѣятелямъ на поприщѣ педагогической литературы, кажется, можно сказать смѣло, что общество не стоитъ за закрытыя заведенія, не стоитъ и за раннее посвященіе дѣтей какимъ либо спеціальностямъ. Конечно, и теперь легко встрѣтить родителей, негодующихъ за нападки на прежній порядокъ вещей, за посягательство на возможность сбывать своихъ дѣтей въ казну, съ увѣренностію, что они не землю пахать будутъ, а командовать вахтой. Можно, пожалуй, встрѣтить и такихъ *корпусниковъ*, которые всякое порицаніе нѣкоторыхъ недостатковъ прежняго воспитанія принимаютъ за личное себѣ оскорбленіе. Но такихъ маленькихъ препятствій не избѣжишь ни на какомъ пути....

Передъ нами теперь Высочайшія повелѣнія объ открытіи нынѣшнюю осень въ зданіяхъ морскаго вѣдомства гимназій, одной въ Петербургѣ, одной въ Кронштадтѣ и одной въ Николаевѣ, и Морской академіи; передъ нами распоряженія о прекращеніи приѣма воспитанниковъ въ Морской корпусъ, въ Штурманское училище, и въ черноморскія Флотскую и Штурманскія роты; и о переводѣ части воспитанниковъ въ гимназіи; наконецъ, мы знаемъ о новомъ назначеніи фрегата «Дмитрій Донской», отправляющагося въ Атлантическій океанъ съ 136 гардемаринами... Новая широкая дорога открыта. Дѣло будущаго рѣшить—ошиблось-ли морское министерство, потребовавъ отъ общества откровеннаго слова о морскомъ воспитаніи его новаго поколѣнія, и разумное ли слово высказало общество.

ПРАВИЛА

О ПРИЕМѢ, ОБУЧЕНІИ И НАЗНАЧЕНІИ ВОСПИТАННИКОВЪ МОРСКАГО УЧИЛИЩА
(kweekschool voor de zeevaart) въ АМСТЕРДАМѢ (*).

1) Цѣль этого отечественнаго учрежденія состоитъ въ образованіи молодыхъ людей:

- а) вообще для торговаго флота и
- б) въ штурманскіе помощники для казенныхъ остъ-индскихъ колоніальныхъ судовъ.

2) Молодые люди, поступающіе въ училище, экипируются и снабжаются всѣмъ нужнымъ на его счетъ, но обязаны привезти сундукъ по установленной формѣ, для храненія въ немъ одежды, которая дѣлается ихъ собственностію.

3) Воспитанники спятъ, каждый въ отдѣльной койкѣ, получаютъ простую, но здоровую пищу, и ведутъ образъ жизни, сообразный ихъ поприщу, при чемъ въ особенности приучаются къ дисциплинѣ и порядку.

4) Въ случаѣ болѣзни они пользуются медицинскими пособіями на счетъ заведенія, въ собственно для этой цѣли устроенномъ помѣщеніи. При обнаруживающейся опасности дается о томъ знать родителямъ или опекунамъ, которымъ предоставляется право или приглашать еще другаго врача на консультаціи, или съ согласія совѣта училища, взять больного на домъ, при чемъ, въ обоихъ случаяхъ, издержки падаютъ на нихъ.

5) Преподаваніе состоитъ изъ слѣдующихъ предметовъ: алгебры, геометріи, плоской и сферической тригонометріи, навигаціи, астрономіи и лоціи, морской практики, пароходной механики, такелажной работы и маневровъ на большой модели судна (*), гребли и катанія подъ парусами, ружейной и пушечной экзерциціи, языковъ: голландскаго, французскаго, англійскаго и нѣмецкаго, и наконецъ

(*) Представляя читателямъ М. Сб. переводъ объявленія о правилахъ этого училища, основаннаго въ 1785 году, объявленія, попавшаго случайно въ наши руки, мы сожалѣемъ, что не имѣемъ возможности при современности вопроса о морскомъ образованіи, передать болѣе подробностей какъ объ этой школѣ, такъ и о другихъ морскихъ заведеніяхъ въ Голландіи, — что, впрочемъ, не трудно будетъ сдѣлать нашимъ морякамъ, которымъ удастся посѣтить эту страну.

Пр. перев.

(*) Эта модель, находящаяся на дворѣ, была подарена банкиромъ Гоге (см. Manuel du voyageur en Hollande).

Прим. перев.

исторіи и географіи. Кромѣ имѣющихся необходимыхъ учебныхъ книгъ, картъ, глобусовъ, мореходныхъ и другихъ инструментовъ, молодымъ людямъ предоставляется пользоваться, въ свободное время, бібліотекою училища.

6) Надъ поведеніемъ воспитанниковъ пмѣется самый тщательный присмотръ; отъ нихъ требуется безпрекословное повиновеніе, и строго соблюдается, чтобъ каждый обучался догматамъ того вѣроисповѣданія, къ которому принадлежить, и въ извѣстное время исполнялъ его обряды.

7) Воспитанникамъ воспрещается выходить со двора безъ позволенія, и въ особенности отлучаться за заставы Амстердама. Отпуска бываютъ по субботамъ послѣ обѣда и по воскресеньямъ и праздничнымъ днямъ послѣ церковной службы.

8) Послѣ экзамена и раздачи наградъ бываютъ вакаціи въ продолженіе августа мѣсяца. Позволяется на это время оставаться въ училищѣ тѣмъ, которые на то представляютъ основательныя причины. За исключеніемъ этой вакаціи, классы не прекращаются въ продолженіе всего учебнаго года.

9) Для записыванія дѣтей и воспитанниковъ родители и опекуны имѣютъ явиться въ училище въ 9 часовъ утра въ послѣдній четвергъ марта и іюня мѣсяцевъ или за три дня до этого срока, въ квартиры членовъ училища, живущихъ за городомъ.

10) Отъ записываемыхъ молодыхъ людей требуется:

18) Когда члены совѣта сочтутъ за нужное исключить воспитанника, тогда объ этомъ извѣщаются родители или опекуны, дабы они немедленно изготовили платя и взяли обратно исключеннаго.

19) Когда молодой человѣкъ самъ, по собственному желанію, захочетъ оставить училище, а члены совѣта найдутъ причины, его къ тому побуждающія, неосновательными, тогда родители или опекуны, не разбирая, воспитывался ли молодой человѣкъ безвозмездно или на собственный счетъ, платятъ по 4 гульд. за каждый мѣсяцъ, проведенный воспитанникомъ въ училищѣ, со дня его вступленія.

20) Когда воспитанникъ исключенъ изъ училища за удрные поступки, то родители или опекуны должны заплатить за всѣ убытки, причиненные этими поступками.

О поступленіи воспитанниковъ на купеческія суда.

21) Наибольшій срокъ этого курса продолжается три года.

22) Члены правленія, полагающіе, что воспитанникъ, окончившій курсъ, можетъ быть отправленъ въ море, немедленно опредѣляютъ его на нидерландскомъ купеческомъ суднѣ къ той должности, къ которой онъ окажется способнымъ.

23) Родители или опекуны вправѣ указать членамъ на судно, на которомъ они бы желали, чтобъ ихъ дѣти и питомцы служили, но безъ согласія членовъ не вправѣ заключать условія съ шкиперомъ или судовоозяиномъ, подѣ опасеніемъ исключенія воспитанника изъ училища и лишенія платы въ вознагражденіе происшедшихъ отъ этого убытковъ.

24) Воспитанники отправляются въ первое и вторичное плаванія, снабженные членами училища всѣмъ нужнымъ въ матеріальномъ и учебномъ отношеніяхъ.

25) По возвращеніи изъ плаванія, воспитанники, оставляя судно, должны немедленно явиться въ училище и представиться членамъ правленія.

26) По совершеніи двухъ плаваній и достиженіи 19 лѣтъ, воспитанники выпускаются изъ училища.

27) Въ жалованьѣ и въ другихъ деньгахъ, полученныхъ воспитанникомъ за службу на судахъ, онъ обязанъ представить отчетъ членамъ, которые берутъ на сохраненіе оставшуюся наличную сумму. При окончательномъ же выпускѣ молодыхъ людей изъ училища, члены возвращаютъ родителямъ или опекунамъ накопившіяся деньги, съ удержаніемъ одной трети всей суммы въ пользу кассы заведенія въ вознагражденіе одной или двукратной походной экипировки, снабженія книгами, инструментами и пр.

28) Если по возвращеніи изъ плаванія, члены не получили отчета въ полученномъ жалованьѣ и другихъ деньгахъ, то родители или опекуны обязаны внести въ кассу училища положенную третью часть всей суммы.

29) Если воспитанникъ, противно назначенію членовъ, въ продолженіе плаванія, перемѣнитъ судно безъ ихъ согласія, или если онъ во время плаванія или по возвращеніи изъ онаго провинится до такой степени, что заслужитъ исключеніе, или по возвращеніи съ моря не явится тотчасъ въ училище,—то съ родителей или опекуновъ взыщется по 4 гульд. за каждый мѣсяцъ, согласно правилу, изложенному въ § 19. Сверхъ того, члены вправѣ потребовать въ пользу заведенія заслуженное молодымъ человѣкомъ жалованье и другія деньги.

О поступленіи воспитанниковъ на службу на казенныя суда, ост-индскія колоніальныя суда.

30) Члены совѣта, признающіе молодыхъ людей, поступившихъ съ этою цѣлью въ училище, способными къ этой службѣ, послѣ 2¹/₂ лѣтняго пребыванія въ немъ, дѣлаютъ о нихъ представленіе департаменту колоній для назначенія ихъ колоніальными штурманскими

помощниками. Послѣ назначенія, училище тотчасъ прилично ихъ экипируетъ, между тѣмъ какъ департаментъ колоній озабочивается о помѣщеніи ихъ на отплывающее въ Остѣ-Индію судно во 2 классѣ даромъ и съ готовымъ столомъ.

Съ поступленіемъ въ коронную службу они прощаются съ училищемъ, причемъ имъ предстоитъ:

а) Состоять, со дня поступленія въ Голландію на судно, въ колоніальной службѣ, въ продолженіе 5 лѣтъ.

б) Пользоваться, со дня поступленія въ Голландію на судно до поступленія на казенное судно въ Остѣ-Индію, 15 гульд. мѣсячнаго жалованія, и получить при отплытіи 15 гульд. въ счетъ жалованія.

с) Исполнять во время перехода обязанность штурманскаго помощника для примѣненія на дѣлѣ приобретенныхъ въ училищѣ теоретическихъ познаній. Но кромѣ обсерваций, счисленія, бросанія лага, опредѣленія мѣста на картѣ, веденія журнала и пр.,—стоять на рулѣ, бросать лотъ, крѣпить паруса, брать рифы и упражняться во всѣхъ работахъ марсоваго матроса.

д) Получать въ Остѣ-Индіи, какъ штурманскіе помощники на казенныхъ колоніальныхъ судахъ, по 40 гульд. въ мѣсяцъ, съ вычетомъ въ продолженіе первыхъ двухъ лѣтъ по 10 гульд. въ мѣсяцъ за полученную въ Голландіи экипировку.

е) Возможность, при хорошемъ поведеніи, прилежаніи и успѣхахъ дослужиться до штурмана и командира.

Секретарь совѣта училища
Тедингъ ванъ Берхоутъ.

Амстердамъ 17 апрѣля 1861 г.

ОБЯЗАТЕЛЬСТВО РОДИТЕЛЕЙ ИЛИ ОПЕКУНОВЪ И МОЛОДАГО ЧЕЛОВѢКА.

Такъ какъ юноша (NN), родившійся (тогда-то) и (тамъ-то), согласно его собственной охотѣ и нашему желанію, поступилъ (такого-то числа, такого-то мѣсяца) въ морское училище воспитанникомъ, то мы обязуемся строго соблюсти всѣ вышеупомянутыя правила на столько, на сколько до каждаго изъ насъ касается (*).

(число, мѣсяцъ и годъ)

Подпись:
(воспитанника)

Подпись:
(отца, матери или опекуна).

(*) Столь несложная и удобная процедура, основанная на довѣріи и доказывающая уваженіе къ законамъ, тѣмъ поразительнѣе, что весьма недавно еще, при опредѣленіи молодого человѣка въ одно изъ нашихъ здѣшнихъ училищъ, намъ пришлось представить на гербовыхъ бумагахъ 70 к. достоинства два обязательства совершенно постороннихъ лицъ, изъ коихъ одно ручается за ежегодный взносъ денегъ, другое же въ томъ, что молодой человѣкъ, въ случаѣ исключенія изъ заведенія, будетъ взятъ имъ изъ него по первому востребованію.

Прим. перев.

О СОПРОТИВЛЕНИИ ЖЕЛѢЗА УДАРУ ЯДЕРЪ

ЗАПИСКА, ЧИТАННАЯ Г. ФЕРБЕРНОМЪ ВЪ КРОЛЕВСКОМЪ ВЕЛИКОБРИТАНСКОМЪ ИНСТИТУТѢ.

(Изъ Artizan, 1 Sept. 1862).

Мы не имѣемъ положительныхъ свѣдѣній о началѣ употребленія желѣзныхъ листовъ для построения судовъ; но извѣстно, что желѣзные баржи уже ходили по каналамъ въ концѣ прошедшаго столѣтія. Въ 1824 году, Манби построилъ первый желѣзный пароходъ для плаванія на р. Сенѣ; онъ прошелъ чрезъ Каналь изъ Англіи въ Гавръ подъ командою покойнаго адмирала Непира. Съ того времени до 1830 года не было попытокъ постройки желѣзныхъ судовъ, и ничего не сдѣлано для изученія свойствъ желѣза, какъ матеріала для кораблестроенія.

Испытанія, произведенныя въ 1829—30 годахъ г. Фортомъ и Клейдскою компаніею каналовъ для опредѣленія законовъ движенія легкихъ судовъ по каналамъ, съ большими скоростями, были поводомъ къ приложенію желѣза для построения судовъ; легкость этихъ судовъ, соединенная съ крѣпостію, скоро показала возможность употреблять желѣзо для постройки судовъ гораздо большихъ размѣреній, для коммерческаго флота.

Но большія затрудненія представлялись относительно приложенія желѣза для постройки военныхъ судовъ. Опытъ доказалъ уже превосходство желѣза, какъ матеріала для построения коммерческихъ судовъ, но за всѣмъ тѣмъ, оно казалось неприложимымъ къ военнымъ судамъ почти до настоящаго времени. До тѣхъ поръ, пока императоръ французовъ, въ 1854 году, ввелъ новую систему покрывать суда желѣзною броней, желѣзное судно даже считалось болѣе опаснымъ, подъ огнемъ непріятельскихъ выстрѣловъ, нежели деревянное. Въ настоящее время, когда желѣзная броня оказывается достаточно крѣпкою, для того, чтобы сопротивляться, при обыкновенныхъ обстоятельствахъ, дѣйствію орудій не свыше 120 фунт. калибра, мнѣнія нашихъ морскихъ офицеровъ совершенно измѣнились. Мы теперь смотримъ на новый матеріалъ и на новую постройку судовъ, какъ на средство для удержанія нашего морскаго превосходства. Конечно, между нами есть многіе, которые остаются довольны старыми деревянными стѣнами; но по всей справедливости, эти стѣны уже далеко неудовлетворяютъ нуждамъ государства; я думаю, что по

этой отрасли государственной службы, какую представляет флотъ, мы не можемъ оставаться позади другаго народа, какъ бы онъ ни былъ могущественъ и искусенъ въ кораблестроеніи. Будучи увѣренъ, что какою бы то ни было цѣною, но мы достигнемъ исполненія этого желанія, я теперь постараюсь высказать тѣ факты, которые, по моему мнѣнію, относятся къ настоящему измѣненію постройки судовъ. При этомъ я постараюсь показать:

1) Качества желѣза, обеспечивающія крѣпость и прочность постройки военного корабля.

2) Расположеніе скрѣпленій и наилучшую форму постройки, для достиженія той же цѣли.

и 3) Свойства желѣза, которое должно оказывать наибольшее сопротивленіе ударамъ ядеръ, при большихъ скоростяхъ.

Качества желѣза. Если мы желаемъ достигнуть совершенства въ постройкахъ механическихъ, архитектурныхъ или кораблестроительныхъ, то необходимо, чтобы инженеръ или архитекторъ былъ вполне знакомъ со свойствами употребляемыхъ имъ матеріаловъ. Это одинаково необходимо при построеніи дома, корабля, или моста. Мы должны имѣть вѣрные свѣдѣнія о крѣпости, пропорціи и о соединеніи частей зданія, прежде нежели мы можемъ достигнуть удовлетворительнаго успѣха. Корабельному инженеру должны быть вполне извѣстны слѣдующіе факты, относящіеся до сопротивленія желѣза разрывающей силѣ.

Сопротивленіе въ тоннахъ на каждый квадратный дюймъ площади поперечнаго сѣченія въ различныхъ сортахъ корабельнаго листового желѣза есть слѣдующее:

Йоркширское желѣзо	24,5	тонновъ.
Дербиширское —	20,25	—
Тропширское —	22,5	—
Стафордширское —	20,0	—

Крѣпость склепанныхъ соединеній. Инженеръ, усвоившій эти числа, съ большимъ искусствомъ можетъ расположить шпангоуты, обшивку и всѣ связи желѣзнаго судна, такъ чтобы оказывали наибольшее сопротивленіе производимымъ на нихъ напряженіямъ, и такимъ образомъ достигнетъ равномерности сопротивленій частей безпрестаннымъ усиліямъ и измѣненіямъ формы судна, которыя они стремятся произвести, во время дѣйствительной его службы. Но кромѣ того представляется еще одно обстоятельство огромной важности, которое инженеръ никогда не долженъ выпускать изъ виду,—это сравнительная крѣпость соединенно склепанныхъ между собою листовъ.

Опыты по этому предмету показали слѣдующіе выводы:

Принимая крѣпость въ разрывѣ цѣльнаго листа за 100, крѣпость соединенія будетъ:

при двухъ рядахъ заклепокъ	70
при одномъ рядѣ	56

Знаніе этихъ отношеній особенно важно при частомъ расположеніи заклепокъ, какое должно быть въ судахъ и паровыхъ котлахъ, чтобъ сдѣлать ихъ непроницаемыми для воды.

Крѣпость кораблей. Въ послѣднее время найдено удобнымъ увеличивать длину судовъ, до того, что она становится въ восемь или въ девять разъ болѣе ширины. Это дѣлается по двумъ причинамъ; во первыхъ, чтобъ получить острое образованіе оконечностей и тѣмъ увеличить скорость хода судна; во вторыхъ, чтобъ при той же площади мидель-шпангоута, увеличить его вмѣстительность и доставить ему возможность имѣть болѣе большой грузъ. Теперь не существуетъ большаго препятствія къ увеличенію длины въ болѣе или меньшей степени; но къ несчастію, оно до сихъ поръ совершается съ большимъ пожертвованіемъ крѣпости корабля. Крѣпость судовъ, подверженныхъ дѣйствію взволнованнаго моря, исключая ударовъ, которымъ они могутъ подвергнуться на мели, управляется тѣми же законами, относительно дѣйствія разрушающихъ силъ, какъ пустая внутри балка, подобная трубамъ конвейскаго и британскаго трубчатыхъ мостовъ. Допуская это сравненіе, мы увидимъ, что длина судна не можетъ быть увеличена безнаказанно, безъ увеличенія его вышины или площади поперечнаго сѣченія листовъ на вышинѣ верхней палубы, въ средней части судна.

Если мы примемъ въ разсужденіе судно обыкновенной постройки, 300 футъ длины, 41 футъ ширины и 26 ф. 6 д. вышины, то можно будетъ показать, до какой степени оно устроено несообразно съ усиліями, которымъ оно подвергается. Для этого мы станемъ разсматривать судно, какъ простой бимсъ, на который оно похоже, въ томъ случаѣ, когда поддерживается на двухъ волнахъ, подхватывающихъ его оконечности, или когда одна волна возвышаетъ средину, оставляя носъ и корму безъ всякой поддержки. Въ сихъ двухъ положеніяхъ судно попеременно выдерживаетъ сжатіе и растяженіе, въ верхней своей части, соотвѣтствующее съ растяженіемъ и сжатіемъ въ нижней части, близъ киля. Когда судно находится на двухъ волнахъ, поддерживающихъ оконечности, верхняя часть его сжимается, а нижняя растягивается. Если же середина поднята волною, а оконечности свободны, то верхняя часть получаетъ растяженіе, а нижняя—сжатіе. Таковы перемѣнные усилія, которымъ подвергается всякое длинное судно въ моряхъ, гдѣ разстояніе между вершинами двухъ волнъ не превосходитъ длины корабля. Конечно,

судно оказываетъ достаточное сопротивленіе всѣмъ симъ усиліямъ, пока оно не коснулось мели или подводнаго камня, на которомъ судно остановится своею серединою, такъ что оконечности его останутся на вѣсу. Въ этомъ случаѣ, отъ недостаточной крѣпости на вышинѣ верхней палубы и отъ слабости всего корпуса, судно можетъ переломиться надвое. Эти два недостатка составляютъ большой источникъ слабости желѣзныхъ судовъ настоящей постройки, также какъ и деревянныхъ, находящихся въ подобныхъ критическихъ обстоятельствахъ.

Обративъ вниманіе на крѣпость кораблей и на необходимость улучшенія ихъ постройки, мы обращаемся теперь къ перевороту, готовому совершиться въ назначеніи флота, и къ страшнымъ орудіямъ, которыя куются для его истребленія. Не для однихъ насъ, но и для всѣхъ другихъ морскихъ государствъ, нынѣ появляются циклопическія чудовища изъ печей вулкана; всѣ государства стоятъ на стражѣ противу столь беспощадныхъ непріятелей и стараются заводить у себя варіоровъ, меримаковъ и мониторовъ, закованныхъ въ броню отъ стема до старпоста, чтобы противустоять своимъ страшнымъ противникамъ. Мы теперь, на основаніи опытовъ, убѣдились, что желѣзный корабль съ его дорогой броней долженъ быть строенъ совершенно иначе, противъ нашихъ деревянныхъ стѣнъ, которыя въ теченіе столѣтій составляли гордость и славу нашего отечества. Трехдечные корабли прошедшаго столѣтія, подобные *Victory* и *Ville de Paris*, не могли бы существовать и часу, въ бою съ тѣми морскими чудовищами, которыя нынѣ вводятся въ употребленіе.

Итакъ, миновалось время для нашихъ деревянныхъ стѣнъ, и вмѣсто красиваго 100 пушечнаго корабля, подъ всѣми парусами разсѣкающаго волны океана, мы видимъ чернаго демона въ 500 или 600 футовъ длины, со своею черною трубою и флагштокомъ, который крадется на добычу и разрушеніе, едва видимо надъ водою, и показываетъ двойной рядъ зубовъ, на огромномъ своемъ туловищѣ, скрытомъ подъ водою. Такъ, по нашимъ настоящимъ впечатлѣніямъ представляется будущая перспектива судовъ англійскаго флота; хотя она не весьма привлекательна, но на ней основана ненарушимая безопасность нашего отечества, и на построеніе сихъ судовъ должны быть направлены вся сила и искусство народа. Я обратилъ вниманіе на приближающееся измѣненіе въ построеніи судовъ, въ томъ убѣжденіи, что прогрессъ въ прикладныхъ наукахъ не только производитъ переворотъ нашихъ привычекъ, въ построеніи судовъ и во всякой другой отрасли промышленности, но и въ военномъ искусствѣ. Вслѣдствіе того же прогресса совершаются тѣ же перемѣны, которыя такъ много сдѣлали добра для народной промышленности во время

мира. И потому необходимо приготовиться къ имѣющимъ въ виду измѣненіямъ въ постройкѣ судовъ и постараться произвести ихъ, разсчитывая не на одну только безопасность, но и на то, чтобы поставить наше отечество въ главѣ строительнаго искусства. Для этой цѣли правительство предприняло продолжительные и многотрудные опыты, которые бы показали какъ должно строить будущіе флоты Англіи; какъ они должны быть вооружены и при какихъ условіяхъ мы можемъ удержать свое превосходство на моряхъ. Эти вопросы заключаютъ въ себѣ не одно только желаніе, чтобы корабли имѣли желѣзную броню, но въ то же время они должны быть крѣпки и сильны чтобы бороться съ вѣтромъ и волнами, и успѣшно дѣйствовать въ бою съ неприятелемъ. По этимъ причинамъ я старался обратить вниманіе на крѣпость судовъ и показать, что нѣкоторыя изъ нашихъ коммерческихъ судовъ чрезвычайно слабы, что происходитъ съ одной стороны отъ ошибочной экономіи, а съ другой—отъ недостатка познаній или отъ невниманія къ основнымъ началамъ науки.

Теперь становится очевиднымъ, что наши будущіе военные корабли должны быть длинны и неглубоки; сверхъ того, они должны заключать въ себѣ элементы крѣпости и силы сопротивленія, безъ уменьшенія ихъ длины и увеличенія глубины, какъ это дѣлается въ судахъ настоящаго времени. Если мы возьмемъ нынѣшній трехдечный корабль, какъ *Duke of Wellington*, и сравнимъ его съ кораблемъ будущей постройки, имѣющимъ тотъ же вѣсъ артиллеріи, то потребуется длину увеличить почти вдвое, а высоту его и глубину на столько же уменьшить. Положимъ для примѣра, что корабль *Duke of Wellington*, превращенный въ броненосный, будетъ имѣть 340 футъ длины и 60 футъ глубины, а корабль новой постройки 500 футъ длины и 46 футъ вышины. Сила потребная для перелома этихъ кораблей выразится формулою.

$$W = \frac{adc.}{l}$$

Принимая за постоянное количество 60, а площадь поперечнаго сѣченія днища и верхней палубы въ 1060 квадратныхъ дюймовъ, мы получимъ:

$$W = \frac{1060 \times 60 \times 60}{340} = 11,223 \text{ тоннъ.}$$

Таково должно быть усиліе, могущее переломить корабль *Duke of Wellington*.

Возьмемъ теперь новый корабль, и положимъ что въ немъ площадь сѣченія палубы и днища таже самая, тогда получимъ:

$$W = \frac{1060 \times 46 \times 60}{500} = 5,851 \text{ тоннамъ.}$$

Изъ этого видно, что крѣпость новаго корабля выходитъ почти половиною противъ стараго. Этотъ фактъ, если наши исчисленія справедливы, доказываетъ, какое вниманіе должно быть обращено, при проектированіи новаго судна на то, чтобы обезпечить его остойчивость и прочность постройки.

Механическія свойства желѣза. Слѣдовало бы доставить болѣе примѣровъ, въ отношеніи крѣпости и пропорцій, которыя должны быть соблюдаемы при построеніи нашего будущаго флота. Но я только указываю на это, какъ на предметъ чрезвычайной важности, который, какъ я надѣюсь, удостоится тщательнаго разсмотрѣнія, со стороны адмиралтейства и контролера флота.

Слѣдующій вопросъ, подлежащій нашему разсмотрѣнію, относится до свойствъ желѣза сопротивляться ударамъ ядеръ при большихъ скоростяхъ; по этому предмету я имѣю предъ собою выводы опытовъ комитета желѣзной брони, которые могутъ быть выражены слѣдующими числами:

Удѣльный вѣсъ желѣза	7,7621
Крѣпость въ разрывѣ, на квадратный дюймъ, въ тоннахъ	24,802
Крѣпость въ сжатіи на единицу длины, въ тоннахъ	14,203
Сопротивленіе продавливанію плитъ въ 1 д. толщины въ тоннахъ	40,1804

Замѣчанія. Желѣзо, подверженное сжатію, постепенно было сдавливаемо, до половины первоначальной своей вышины, увеличиваясь въ тоже время въ діаметрѣ, до тѣхъ поръ, пока давленіе возрасло до 90 тонновъ на кв. дюймъ. Для сихъ опытовъ были избраны желѣзныя плиты четырехъ сортовъ, которые означены литерами *A, B, C, D*; двѣ первыя и послѣдняя были избраны изъ прокатанныхъ и кованыхъ плитъ, а третья плита *C* составлена изъ однороднаго металла (*homogeneous metal*); она оказала большее сопротивленіе въ растяженіи и въ продавливаніи противу прочихъ образцовъ.

Плотность и вязкость сихъ плитъ находятся въ слѣдующемъ порядкѣ:

	Плотность.	Вязкость въ тоннахъ.
Плита <i>A</i>	7,8083	24,644
» <i>B</i>	7,7035	23,354
» <i>C</i> однородная	7,9042	27,032
» <i>D</i>	7,6322	24,171

Изъ этихъ цифръ видно, что крѣпость плитъ возрастаетъ пропорціонально ихъ плотности, исключая плиты *B*, въ которой этотъ законъ измѣняется.

При сжиманіи плитъ, во время опытовъ, ни одна изъ нихъ не была раздавлена; но связь между частицами ихъ видимо нарушалась при давленіи отъ 13 до 14 тоннъ на квадратный дюймъ; тогда на нихъ показывались трещины, и высота ихъ уменьшалась при усиленномъ давленіи.

Изъ опытовъ пробиванія плитъ *A, B, C, D*, посредствомъ давленія плоско-конечнымъ инструментомъ, оказались слѣдующіе выводы:

	Сопротивленіе пробиванію въ тоннахъ.	Отношенія между сопротивленіями, принимая <i>A</i> за единицу.
Плита <i>A</i>	19,511	1,000
» <i>B</i>	17,719	0,907
» <i>C</i>	27,704	1,168
» <i>D</i>	17,035	0,873

Эта таблица показываетъ, что разность между стальными плитами изъ разряда *C*, противу желѣзныхъ плитъ разряда *A*, весьма незначительна, но другія стальные плиты оказали огромное превосходство въ сопротивленіи продавливанію.

Опредѣливъ изъ опытовъ механическое сопротивленіе различныхъ сортовъ желѣза и стали, различнымъ силамъ, стремящимся произвести въ нихъ разрывъ, любопытно опредѣлить близкое соотношеніе не только съ ихъ химическимъ составомъ, но и съ силою удара, полученнаго отъ дѣйствія ядеръ при опытахъ въ Шебуринесѣ.

Докторъ Перси, опредѣлившій составъ подверженныхъ испытанію плитъ, замѣчаетъ, что ни одна изъ нихъ не сопротивлялась удару болѣе плитъ *A, B, D*, и плиты *E*, сдѣланной изъ желѣза, содержащаго въ себѣ менѣе фосфору, нежели плиты *A, B, D*. Вообще найдено, что желѣзо, содержащее въ себѣ фосфоръ, становится холодно ломкимъ и менѣе сопротивляется удару.

Слѣдующая таблица показываетъ химическій составъ пяти различныхъ сортовъ плитъ:

	<i>A</i>	<i>B</i>	<i>C</i>	<i>D</i>	<i>E</i>
Углеродъ	0,01636	0,03272	0,230	0,0436	0,170
Сѣра	0,104	0,121	0,190	0,118	0,0577
Фосфоръ.	0,106	0,173	0,	0,228	0,0894
Кремній	0,122	0,160	0,014	0,174	0,110
Марганецъ	0,28	0,029	0,110	0,250	0,330

Сравнивая химическій составъ сихъ сортовъ желѣза съ механическими его свойствами, мы находимъ, что присутствіе 0,23 или 23 процентовъ углерода, дѣлаетъ желѣзо ломкимъ, что дѣйствительно

было при опытахъ съ плитою *C*, которой сопротивление растяженію и сжатію оказалось одинаковымъ съ плитою *A*, но сопротивление удару было гораздо менѣе сей послѣдней. Изъ этого слѣдуетъ, что плотность и вязкость суть два главныхъ качества, которыя должны имѣть плиты брони для того, чтобы выдерживать удары ядеръ, при большихъ скоростяхъ. Также найдено, что желѣзо, которое при сгибаніи представляетъ изломъ волокнистый, имѣетъ совершенно другой видъ, когда будетъ сломано мгновеннымъ ударомъ ядра. Въ первомъ случаѣ волокны при сгибаніи удлинняются и показываются въ видѣ нитей, тонкихъ какъ шелкъ; во второмъ же случаѣ, волокны ломаются коротко и представляютъ изломъ зернистый. Но на самомъ дѣлѣ всякое желѣзо первоначально представляетъ сложеніе зернистое, которое при послѣдующихъ процессахъ кованія, прокатыванія и проч. превращается въ волокнистое. Слѣдовательно, существуетъ огромная разность въ наружномъ видѣ излома, смотря по тому отъ какого дѣйствія силы онъ произошелъ,—отъ постепеннаго растяженія и сжатія или отъ мгновеннаго удара, гдѣ время не составляетъ элемента силы, производящей разрывъ.

Если бы мы стали изслѣдовать желѣзо, сдѣланное пятьдесятъ лѣтъ назадъ, то нашли бы, что наши свѣдѣнія о свойствахъ его въ то время были весьма несовершенны. Но намъ и теперь предстоитъ много учиться по этому предмету; но нужды, проявляющіяся отъ нашего политическаго положенія, и перемѣны, которыми мы окружены, усиливать наши стремленія къ преобрѣтенію свѣдѣній и къ приложенію науки въ обширныхъ изслѣдованіяхъ того матеріала, который съ теченіемъ времени сдѣлается оплотомъ нашего государства. И потому существенно необходимо, чтобы мы въ подробности ознакомились, не только съ механическими и химическими свойствами желѣза, но чтобы были въ состояніи прилагать его наилучшимъ образомъ, смотря по требованіямъ вѣка, въ которомъ мы живемъ.

Имѣя въ виду эту цѣль, я, со своими сотрудниками, охотно приступилъ къ многотруднымъ изслѣдованіямъ, которыми мы теперь занимаемся и, смотря на послѣдніе опыты надъ 300 фунтовою пушкою, съ одной стороны и на сопротивление щитовъ брони съ другой, я предвижу въ будущемъ трудную и продолжительную борьбу.

Изъ опытовъ въ Манчестерѣ, мы находимъ, что сопротивление различныхъ желѣзныхъ плитъ измѣняется пропорціонально ихъ толщинѣ; такъ что, если она измѣняется какъ числа 1, 2, 3 и проч., то и сопротивление возрастаетъ пропорціонально числамъ 1, 2, 3. Но испытанія, произведенныя въ Шебуринесѣ, надъ ударами плитъ, показали, что до нѣкоторой толщины сопротивление плитъ ударамъ ядеръ возрастаетъ почти пропорціонально квадрату толщины; если

она увеличивается въ пропорціи чиселъ 1, 2, 3, 4 и проч., то сопротивленіе плитъ возрастаетъ пропорціонально числамъ 1, 4, 9, 16 и проч. На этомъ основаніи, разрушительная сила ядра или его живая сила, измѣряется не моментомъ, какъ прежде предполагали, но дѣйствуетъ сосредоточенно и пропорціонально вѣсу ядра, умноженному на квадратъ скорости. Между простымъ давленіемъ силы и динамическимъ ея дѣйствіемъ при ударѣ, существуетъ огромная разность.

Для опредѣленія разности дѣйствія, произведеннаго при пробиваніи плиты, плоскоконечнымъ и сферическимъ снарядомъ, были произведены опыты, при которыхъ плиты были продавливаемы инструментомъ или пробойкою, которой діаметръ и величина были совершенно одинаковы со стальнымъ ядромъ въ 0,85 фут. діаметра, употребляемымъ при опытахъ въ Шебуринесѣ.

Выводы этихъ опытовъ надъ тѣми же плитами *A, B, C, D* показаны въ слѣдующей таблицѣ:

С в о й с т в а п л и т ь .		Сопротивленіе въ фунт .	
		Плоская пробойка.	Круглая пробойка.
толщиною $\frac{1}{2}$ дюйма.	{ A плиты	57 956	61 886
	{ B » 	57 060	48 788
	{ C » 	71 035	85 524
	{ D » 	49 080	43 337
толщиною $\frac{3}{4}$ дюйма.	{ B » 	84 587	98 420
	{ D » 	82 381	98 571
Средняя величина.		67 017	72 754

Эти цифры показываютъ, что сопротивленіе плитъ продавливанію почти одинаково, какъ при плотной, такъ и при круглой пробойкѣ; отношеніе между средними величинами сопротивленій въ томъ и въ другомъ случаѣ выходитъ, какъ 1000 къ 1085 или на 8 $\frac{1}{2}$ процентовъ болѣе, для круглой пробойки.

Но выводы будутъ другіе, если примемъ въ разсужденіе глубину,

до которой можетъ проникнуть плоская пробойка, въ сравненіи съ круглою, ибо углубленіе по средней будетъ въ $3\frac{1}{2}$ раза болѣе первой. Отсюда выходитъ замѣчательное заключеніе, что хотя сопротивленіе плитъ продавливанію почти одинаково, какая бы не была форма пробойки, но динамическое сопротивленіе или работа, произведенная продавливаніемъ, вдвое больше при круглой пробойкѣ, нежели при плоской. Конечно, это только приближенный выводъ истиннаго закона; но онъ совершенно согласенъ съ выводами, полученными при наблюденіи за стрѣльбою орудій въ Шебуринесѣ, и объясняетъ эту разность, замѣченную при сихъ опытахъ, особенно въ тѣхъ случаяхъ, когда стрѣльба производилась круглыми ядрами изъ гладкоствольныхъ орудій при большихъ скоростяхъ.

Слѣдующая таблица показываетъ яснѣе динамическое дѣйствіе или работу, произведенную вѣсомъ ядра; ударявшагося въ щиты при различныхъ скоростяхъ.

Различіе щитовъ.	Вѣсъ ядра, ударяющаго щитъ, въ фунтахъ.	Произведенная работа.
		На квадр. футъ въ футо-фунтахъ.
Щитъ Торнейкрофта 8 дюймовъ	1253	29 073 000
Амбразура Торнейкрофта 10 дюймовъ	1511	37 140 000
Щитъ Робертса	946	19 726 000
Щитъ Ферберна	1024	23 311 000
Щитъ Warrior'a	3299	62 570 000
Комитетскій щитъ	6410	124 098 780

Изъ этой таблицы мы видимъ, что два послѣдніе щита выдержали такую силу, которая, будучи сосредоточенною, могла бы поглотить самый большой корабль британскаго флота.

Мы всѣ знакомы съ наружнымъ видомъ и физическими свойствами артиллеріи, но немногіе изъ насъ имѣютъ понятіе о дѣйствіи, производимомъ ядромъ на стѣны корабля, на фортъ и на щитъ.

Выстрѣлить изъ пушки, по выраженію моего сотоварища г. Поля, значитъ перенести механическую силу изъ одного мѣста въ другое. Порохъ, посредствомъ своего горѣнія въ пушкѣ, развиваетъ извѣстное количество механической силы или работы, какъ нынѣ гово-

рять; назначеніе ядра состоятъ въ томъ, чтобы перенести эту работу на данное разстояніе и дѣйствовать ею на предметъ недоступный, другимъ образомъ. Эта работа можетъ быть выражена формулою:

$$\frac{w v^2}{2 g},$$

гдѣ w —вѣсъ ядра въ фунтахъ;

v —скорость ядра въ фунтахъ въ секунду;

g —ускорительная сила тяжести.

Эта формула, на основаніи начала живыхъ силъ, выражаетъ количество механической работы, сосредоточенной въ движущейся массѣ, и измѣряется числомъ фунтовъ, въ ней заключенныхъ, поднятыхъ на 1 фут. высоты.

Такимъ образомъ, если возьмемъ ядро, употребленное недавно для дѣйствія противъ щита *Warrior'a*, вѣсомъ въ 156 фунтовъ, движущееся со скоростію 1700 фут. въ секунду, то механическая работа или живая сила этого ядра будетъ:

$$\frac{156 \times (1700)^2}{64 \frac{1}{2}} = 7\,008\,238 \text{ фунто-футамъ.}$$

Это количество показываетъ какую страшную силу, столь малое тѣло, какъ ядро, можетъ сообщить всякому предмету, который останавливаетъ его на пути движенія. Эта сила такая же, какую нужно употребить для поднятія 3000 тонновъ на 1 футъ высоты, въ воздухѣ.

Употребленіе желѣза для защиты.—Разсмотрѣвъ въ краткомъ объемѣ настоящее состояніе нашихъ познаній о желѣзѣ и о приложеніи его къ кораблестроенію, постараемся опредѣлить, въ какой формѣ и при какихъ обстоятельствахъ оно можетъ наилучшимъ образомъ охранять безопасность нашихъ судовъ и фортовъ. Относительно фортовъ этотъ вопросъ легко рѣшить; стоитъ только построить батареи, съ достаточно толстыми желѣзными щитами. Но совершенно другое рѣшеніе требуется для флота, въ которомъ вѣсъ и толщина плитъ брони ограничены разными условіями, необходимыми для кораблей.

Справедливо было сказано, что послѣднія морскія сраженія на американскихъ водахъ должны послужить намъ урокомъ; но при этомъ нужно вспомнить, что при этихъ сраженіяхъ были суда и артиллерія, которыя далеко не могутъ сравниться съ употребляемыми при опытахъ въ Шебуринесѣ.

Для того, кто подобно мнѣ, прошелъ чрезъ цѣлый рядъ испытаній, послѣднія морскія дѣйствія въ Америкѣ, становятся только поучительны и не могутъ быть причиною какихъ либо измѣненій, кромѣ тѣхъ, которыя первоначально предприняты были нашимъ пра-

вительствомъ и выведены изъ собственныхъ нашихъ опытовъ. Но не менѣе того, американскіе факты очевидно доказываютъ, что нашъ будущій флотъ долженъ быть весь выстроенъ изъ желѣза; но, судя по послѣднимъ испытаніямъ гладкоствольной пушки Армстронга, намъ еще остается рѣшить задачу, не будутъ ли наши военные корабли также безопасны безъ желѣзной брони, какъ и съ броней. Если наши новые корабли будутъ достаточно крѣпки, чтобы носить артиллерію 300 фунт. калибра, какъ можно надѣяться, то наша броня въ 6 или 7 дюйм. толщины, будучи пробитою, по всей вѣроятности, сдѣлается болѣе разрушительною для тѣхъ, кто находится на кораблѣ, нежели въ томъ случаѣ когда ядро свободно бы прошло сквозь корабельныя стѣны. Въ этомъ случаѣ, мы будемъ находиться въ томъ же положеніи, какъ были прежде, съ нашими деревянными стѣнами; съ тою только разностію, что желѣзные корабли останутся безопасными отъ пожара и не будутъ пробиваемы бомбами. Что же касается до фортовъ, въ которыхъ излишекъ вѣса брони не составляетъ неудобства, то всегда эту броню можно сдѣлать непробиваемою, для самой тяжелой артиллеріи. Излагая мои мнѣнія, я вовсе не полагаю, что наши военные корабли должно оставить безъ защиты; но я думаю, что намъ должно еще изучить и опредѣлить ту форму брони, при которой бы она была непробиваема орудіями самаго большаго калибра, до сихъ поръ изобрѣтенными, и даже тѣми, которыя будутъ изобрѣтены впослѣдствіи.

Въ послѣднее время было много сужденій о бесполезности фортовъ, такъ что правительство, на основаніи общаго мнѣнія, должно было остановить постройку укрѣпленій Спитгеда. Я не одобряю этого распоряженія, потому что послѣдніе опыты въ Шебуринесѣ ясно доказали, что ни одно судно, какую бы броню оно не имѣло, не можетъ сопротивляться новѣйшимъ орудіямъ самаго большаго калибра. Не было бы столь продолжительной борьбы между *Monitor*’омъ и *Merimac*’омъ, если бы на нихъ были пушки 300 фунтовья; а употребленіе ихъ въ фортахъ, несравненно выгоднѣе. Принимая это въ разсужденіе, мы теперь должны разсмотрѣть, какъ сопротивляется силѣ этой страшной артиллеріи щитъ, устроенный на подобіе борта фрегата *Warrior*.

Во все время продолженія опытовъ въ Шебуринесѣ я внимательно слѣдилъ за дѣйствіемъ ядра на желѣзныя плиты брони. Всевозможныя формы и качества желѣза были подвергнуты испытанію и, не смотря на это, выводы оказываются еще далеко неудовлетворительными. Въ прежнихъ опытахъ щиты еще удовлетворительно стояли противъ дѣйствія орудій 40, 68, 100 и даже 126 фунто-

выхъ орудій; но теперь, при введеніи орудій 300 фунтовыхъ, намъ ничего не остается, какъ только начать нашъ трудъ снова.

Послѣ опредѣленія закона сопротивленія плитъ и качества желѣза, изъ котораго они должны быть сдѣланы, остается для рѣшенія еще одинъ важный вопросъ, какимъ образомъ прикрѣплять броню къ стѣнамъ корабля. До сихъ поръ существуютъ различныя мнѣнія по этому предмету; одни находятъ необходимымъ подъ броню подкладывать дерево, какъ это сдѣлано на фрегатахъ *Warrior* и *Black-Prince*; другіе же считаютъ вовсе ненужнымъ имѣть деревянную подкладку. Я держусь послѣдняго мнѣнія и, судя по опытамъ, думаю, что плита, соединенная съ деревомъ, имѣетъ меньшую силу сопротивленія дѣйствию ядра, противъ того, когда она лежитъ на желѣзѣ; и остаюсь вполне убѣжденнымъ, что броня должна служить обшивкою судна, и такимъ образомъ составлять нераздѣльную часть цѣлаго. Расположеніе и укрѣпленіе брони должно быть сдѣлано сообразно безопасности и остойчивости судна.

Опыты комитета желѣзныхъ плитъ, были производимы весьма тщательно. Они начались выборомъ представленныхъ различными заводчиками, многихъ желѣзныхъ плитъ, которыя испытывали въ отношеніи качествъ желѣза и силы сопротивленія удару ядеръ. При этомъ они были поставляемы подъ разными углами и положеніями къ направленію выстрѣла. За тѣмъ, только что мы достигли до желаемой степени безопасности, какъ вдругъ 300 фунтовая пушка, съ гладкимъ стволомъ, уничтожила всѣ наши вычисления и разрушила все наше зданіе. Но мы еще не совсѣмъ разбиты, и по нашему народному характеру, мы, какъ старые рыцари, должны сопротивляться до послѣдней крайности.

«And though our legs are smitten of,
We'll fight upon our stumps».

Когда отрубятъ наши ноги,
Мы на коѣняхъ въ бой пойдемъ.

Таковы обстоятельства, въ которыхъ теперь находятся комитетъ желѣзныхъ плитъ и пушки Армстронга и Витворта.

Въ заключеніе, позвольте обратить ваше вниманіе на два различные щита, изъ коихъ одинъ устроенъ на подобіе стѣны фрегата *Warrior*, съ деревянною подкладкою, а другой такой же, но сдѣланъ весь изъ желѣза. Первый щитъ, прежде выстрѣла изъ 300 фунт. пушки, выдержалъ множество ударовъ отъ ядеръ меньшей величины; но другой щитъ выдержалъ болѣе, съ меньшимъ поврежденіемъ плитъ, не смотря на то, что болты переломились при первомъ опытѣ. Впрочемъ, можно допустить, что деревянная подкладка

имѣть нѣкоторую выгоду, потому что смягчаетъ ударъ, но это дѣлается на счетъ самой плиты, которая въ томъ случаѣ гораздо болѣе прогибается и вдавливается въ дерево, а оно, по своей сжимаемости, представляетъ слабое поддержаніе силъ удара. Кромѣ того, когда дерево находится между броней и кораблемъ, тогда невозможно соединить ихъ длинными болтами, такъ чтобы придать стѣнамъ его придаточную крѣпость. Напротивъ, тогда броня виситъ на нихъ какъ мертвый вѣсъ, производя постоянное напряженіе на разстройство связей. Если же желѣзная броня будетъ положена прямо на желѣзную стѣну, тогда окажется совѣмъ другое; въ этомъ случаѣ плиты, надлежащимъ образомъ положенныя, будутъ содѣйствовать крѣпости и безопасности корабля и, не смотря на увеличенныя потрясенія, происходящія отъ силы удара тяжелаго ядра, мы выполнѣ можемъ быть въ большей безопасности на счетъ неуязвимости плитъ и огромнаго сопротивленія, которыя они представляютъ дѣйствию непріятельскихъ орудій. При сихъ замѣчаніяхъ я не имѣю намѣренія защищать постройку судовъ безъ брони, но напротивъ того скажу, что они заключаютъ въ себѣ источникъ опасности; два или болѣе ядра, тяжелыя и сосредоточенныя, могутъ не только пробить обшивку, но и проломить шпангоуты корабля. Этотъ случай былъ при послѣднихъ опытахъ съ моимъ щитомъ, когда залпомъ изъ шести сосредоточенныхъ орудій, четыре ударили въ одно мѣсто не болѣе 14 д. діаметра и, пробивъ плиты, оторвали часть шпангоута, находящагося позади нихъ. Подобное тому явленіе могло бы быть и со щитомъ *Warrior's*, и конечно деревянная подкладка въ 5 д. толщины не могла бы защитить его отъ сосредоточеннаго огня нѣсколькихъ тяжелыхъ орудій.

Недавно былъ другой опытъ надъ щитомъ *Warrior's* при дѣйствіи въ него изъ гладкоствольнаго 300 фунт. орудія. Тогда оказалось, что деревянной подкладки, между броней и стѣною судна, нельзя избѣжать, и что какое либо сжимающееся мягкое вещество, необходимо класть подъ броню, для того, чтобы умягчить ударъ и принять въ себя осколки ядра и плиты, которыя тогда не могутъ проникнуть внутрь судна. При этомъ опытѣ желѣзная плита была пробита, но осколки ядра засѣли въ деревянной подкладкѣ. И потому какъ бы ни желательно было класть броню прямо на корабельную стѣну и тѣмъ увеличить ея крѣпость, но для безопасности корабля и находящихся на немъ людей, необходимо допустить подъ плитами деревянную подкладку; защита корабля тогда будетъ надежнѣе, нежели при одной только бронѣ безъ подкладки. Итакъ, при настоящемъ состояніи нашихъ познаній, выводы опыта оказываются

противъ уничтоженія деревянной подкладки; хотя это было бы весьма выгодно для крѣпости судна.

Обанчивая мои замѣчанія, я вполне увѣренъ, что искусство и энергія нашего отечества удержатъ насъ впередъ всѣхъ соперниковъ, и въ нѣсколько лѣтъ представлять цѣлому свѣту желѣзный флотъ Англіи, который будетъ, на всѣхъ моряхъ, столько же непобѣдимъ, какъ и старыя деревянные стѣны.

Перев. Н. Окуновъ.

О ЖЕЛѢЗНЫХЪ СТѢНАХЪ АНГЛІИ

(Извлеченіе изъ рѣчи, сказанной въ королевскомъ великобританскомъ институтѣ Джономъ Скоттъ-Росселемъ).

Въ началѣ рѣчи г. Россель замѣтилъ, что онъ уже не разъ предъ собраніемъ высказывалъ истинны, относящіяся до его специальности, но никогда еще не осмѣливался разсуждать о предметѣ, столь высокой специальной важности. Шесть или восемь мѣсяцевъ назадъ, при обсужденіи подобнаго предмета, нашлась бы между членами собранія могущественная фаланга противниковъ, состоящая болѣею частію изъ морскихъ офицеровъ. Но теперь всѣ на одной сторонѣ. Двѣнадцать мѣсяцевъ назадъ Россель написалъ записку, доказывающую, что приходитъ конецъ деревяннымъ кораблямъ и что грѣшно и стыдно посылать на нихъ нашихъ матросовъ въ море; но авторитеты того времени остались глухи къ его показаніямъ. Теперь онъ снова возстаетъ, когда невѣріе замѣнилось убѣжденіемъ и уже не остается болѣе противниковъ «желѣзнымъ стѣнамъ». Въ началѣ года мы были близки къ разрыву съ народомъ, который всегда избиралъ наиболѣе дѣйствительное оружіе для войны; который славился выдѣлкою и употребленіемъ нарѣзныхъ пистолетовъ, гораздо прежде, нежели они были введены въ нашу армію; которому мы обязаны изобрѣтеніемъ револьверовъ, оказавшихся столь полезными въ Индіи. Этотъ народъ превосходитъ насъ и въ построеніи кораблей; потому что начала «волнистой линіи», изобрѣтеніемъ которыхъ можетъ гордиться Англія, и по которымъ построены наши лучшіе пароходы, весьма медленно подвигаются въ приложеніи къ паруснымъ кораблямъ. Американцы, принявъ эти начала, построили парусныя суда, обгонявшія наши быстрыя яхты, въ нашихъ собственныхъ водахъ. Американцы также построили по этой системѣ боль-

шіе клипера, отнимающіе отъ насъ лучшій грузъ. Начиная войну со столь могущественнымъ народомъ, становится необходимымъ имѣть большой запасъ военныхъ средствъ. Правительство составляетъ этотъ запасъ флота, но число судовъ, находящихся въ составѣ этого флота, годныхъ для сраженія, въ началѣ настоящаго года, ограничивалось только однимъ линійнымъ кораблемъ. Теперь мы имѣемъ два линійные корабли, годные для службы—*Warrior* и *Black-prince*, но не болѣе. Теперь всѣми признано, что желѣзное военное судно гораздо лучше деревяннаго; бой *Merrimac*'а съ *Congress*'омъ и *Cumberland*'омъ, уже 8 или 9 мѣсяцевъ назадъ, рѣшилъ вопросъ, что деревянное судно не можетъ выдержать атаки судна съ желѣзною броней. Сэръ Джонъ Гей, президентъ морской комисіи, въ превосходной своей запискѣ въ *Quarterly Review*, сказалъ: «что тотъ, кто идетъ въ бой на деревянномъ суднѣ, глупъ; но тотъ, кто посылаетъ его,—поступаетъ безсовѣстно».

Теперь посмотримъ, какимъ образомъ совершился этотъ переворотъ; отчего наши храбрые матросы уже не могутъ встрѣчать непріятеля позади нашихъ деревянныхъ стѣнъ? Этотъ переворотъ начался со времени введенія бомбическихъ орудій, бросающихъ бомбы горизонтально. Они изобрѣтены французскимъ генераломъ Пексаномъ, сдѣлавшимъ пушку, въ которой внутренній діаметръ дула былъ 8 или 10 дюймовъ, дѣйствующую разрывными бомбами горизонтально въ назначенную цѣль. Прежде того бомбы бросали только изъ мортиръ навѣсно, и они упали сверху на обстрѣливаемый предметъ. Очевидно, что тогда не можетъ быть вѣрности выстрѣла; совсѣмъ другое дѣйствіе горизонтальной бомбической пушки—для нея всякій корабль представляетъ вѣрную цѣль.

Горизонтальная стрѣльба бомбами долгое время была любимой мыслію артиллеристовъ, но они не имѣли случая испытать ее въ дѣйствительномъ сраженіи. Дугласъ о дѣйствіи бомбическихъ пушекъ замѣчаетъ слѣдующее: «Бомба, разорвавшаяся между палубами, дѣйствуетъ по возможнымъ направленіямъ; она разрываетъ все, что находится надъ нею и подъ; нею, кромѣ того, она производитъ огромную пробиву въ стѣнахъ корабля». Бомба, случайно взорвавшаяся на нижней палубѣ парохода *Medea*, убила бомбардира и многихъ матросовъ, разворотила переборки и привела въ изумленіе всю эскадру. Таково дѣйствіе непріятельской бомбы, которой разрывъ послѣдуетъ внутри судна. Первый опытъ употребленія бомбическихъ орудій, въ большомъ размѣрѣ, былъ предъ начатіемъ крымской войны. Русскій флотъ, крейсруя по Черному морю, открылъ пребываніе турецкой эскадры въ Синопской губѣ, потопилъ и сжегъ ее въ самое короткое время. Это страшное разрушеніе должно при-

писать болѣе всего горизонтальнымъ выстрѣламъ изъ бомбическихъ орудій. Свойство дѣйствія горизонтальныхъ бомбъ можетъ быть объяснено еще подробнѣе. Мы всѣ были удивлены и желали знать, отчего Непиръ не взялъ Кронштадта, или почему нашъ флотъ въ Черномъ морѣ не взялъ Севастополя? Причины тому извѣстны многимъ свѣдущимъ и опытнымъ людямъ, и теперь нѣтъ повода держать ихъ въ секретѣ. Если они извѣстны нашимъ непріателямъ, то отчего не знать ихъ друзьямъ? Наши матросы не были столько глупы, чтобы стоять около своихъ пушекъ въ деревянныхъ корабляхъ, подверженныхъ горизонтальнымъ ударамъ бомбъ. Россель замѣчаетъ, что онъ читалъ письмо отъ лорда Дондональда, одного изъ храбрѣйшихъ моряковъ, писанное имъ къ Непиру, осаждавшему Кронштадтъ; въ этомъ письмѣ было выражено сильное опасеніе, чтобы подстрекаемый сэръ Чарльзъ не рѣшился произвести атаку со своими «горючими кораблями». Мы пробовали атаковать Севастополь; подошли къ нему съ нашимъ флотомъ, но остановились на значительномъ отъ него разстояніи, и только два или три изъ нашихъ кораблей подошли ближе, но русскіе артиллеристы хорошо были приучены къ горизонтальному дѣйствію изъ бомбическихъ орудій, и потому эти корабли скоро сочли за лучшее удалиться. Адмирала признали тогда за умнѣйшаго человѣка во флотѣ, за, то что онъ сталъ на якорь со своими кораблями въ дальнемъ разстояніи отъ фортовъ. Подходившіе близко корабли отъ дѣйствія непріятельскихъ бомбъ скоро становились неспособными продолжать бой, и потому не должно считать за безчестіе нашимъ морякамъ, когда они скажутъ, что послѣ трехъ бомбъ, разорвавшихся на одномъ кораблѣ, было невозможно найти людей, которые бы оставались при пушкахъ. Теперь вы знаете почему не взять Кронштадтъ, и если вы этого не знали прежде, то причиною тому ваше правительство, которое не желало, чтобы вы перестали вѣровать въ деревянные стѣны, хотя впоследствии *Monitor* и *Merrimac* и открыли секретъ. При этомъ я считаю долгомъ замѣтить, что бомбы въ Синопѣ и Севастополѣ, не были столь совершенны, какъ нынѣшнія бомбы Армстронга, дѣйствующія съ болѣею вѣрностію и производящія вокругъ себя сильнѣйшее разрушеніе.

Вслѣдствіе вышеописанныхъ обстоятельствъ, съ 1854 года по настоящее время было обращено особенное вниманіе на защиту кораблей отъ дѣйствія ядеръ и въ особенности бомбъ. Всякій стойко держится подъ градомъ ядеръ, но не можетъ устоять противъ дѣйствія бомбъ. Желѣзная броня для защиты кораблей изобрѣтена 50 или 60 лѣтъ тому назадъ; имя изобрѣтателя неизвѣстно; но гораздо прежде, нежели мы думали объ употребленіи ея въ нашемъ

флотъ, г. Стивенсъ, знаменитый инженеръ въ Нью-Йоркѣ, строитель нѣкоторыхъ изъ быстрыхъ пароходовъ на Гудзонѣ, между 1845 и 1850 годами, публиковалъ полный отчетъ объ опытахъ, произведенныхъ надъ броней въ Америкѣ, частію на его собственный счетъ и частію на счетъ правительства. При этихъ опытахъ найдено, что желѣзная плита, толщиною въ 6 д., можетъ выдерживать безвредно дѣйствіе всякаго ядра и бомбы. Въ 1845 году Стивенсъ предложилъ американскому правительству построить броненосный корабль, который хотя и былъ начатъ въ 1854 году, но до сихъ поръ не конченъ. Такимъ образомъ, настоящимъ изобрѣтателемъ желѣзной брони можно считать Стивенса; но первый человѣкъ, извлекшій изъ нея практическое приспособленіе къ потребностямъ войны, былъ, безъ сомнѣнія, императоръ французъ. Будучи самъ искуснымъ артиллеристомъ, онъ, во время войны съ Россіею въ 1854 году, сильно былъ озабоченъ, что его флотъ ничего не можетъ сдѣлать въ Черномъ морѣ, также какъ и нашъ въ Балтійскомъ. Вслѣдствіе сего тогда же построены были французами четыре или пять плавающихъ батарей, по образцу которыхъ и мы выстроили пять или шесть такихъ судовъ.

Англичане также принимали свое участіе въ изобрѣтеніи брони, потому что Стивенсъ составлялъ свою броню изъ нѣсколькихъ тонкихъ листовъ, положенныхъ одинъ на другой; но г. Лойдъ тогда же объявилъ свое мнѣніе, что цѣльныя плиты въ $4\frac{1}{2}$ д., будутъ крѣпче плитъ въ 6 д., составленныхъ изъ отдѣльныхъ листовъ; слѣдовательно, онъ, въ употребленіи этого рода брони, принималъ такое же участіе, какъ императоръ Наполеонъ.

Затѣмъ Россель показалъ модель первой желѣзной батареи, которой форма не очень красива, такъ что она не только не можетъ быть хорошимъ морскимъ судномъ, но даже вовсе негодна для моря, но на тихой водѣ можетъ быть полезна. Три подобныя батареи, построенныя французами, отправлены были въ Черное море и дѣйствовали подъ Кинбурномъ, и по возвращеніи они оказались покрытыми знаками отъ ударовъ ядеръ, но ни одна изъ нихъ не была сильно повреждена. Достоинство сихъ блиндированныхъ судовъ было причиною того, что императоръ французъ рѣшился, на будущее время, имѣть весь французскій флотъ желѣзный, покрытый броней. Мы всѣ знаемъ съ какою рѣшительностію, съ какимъ успѣхомъ и экономіею онъ привелъ въ исполненіе свою мысль. При этомъ Россель сказалъ: я имѣю средства показать вамъ что такое броня. Во первыхъ, она принимаетъ ударъ ядра точно такъ же, какъ наковальня ударъ молота, и оставляетъ его съ наружной стороны судна. Въ первое время плиты брони дѣлали такъ, чтобъ онѣ выдер-

живали удары 18 фунт. ядеръ: и для того толщина ихъ $4\frac{1}{2}$ д. была слишкомъ достаточна, но теперь они должны выдерживать удары ядеръ гораздо большей величины. Здѣсь Россель объясняетъ разрушительное дѣйствіе орудій Армстронга, и особенно 150 фут. калибра, и обращается къ дѣйствию бомбъ. Мы видѣли, говоритъ онъ, стрѣльбу бомбами; онѣ разлетаются въ мелкіе куски отъ удара о броню, прежде нежели можетъ послѣдовать ихъ взрывъ. Артиллеристамъ извѣстно, что нужно отъ 0,004 до 0,005 частей секунды, чтобы взрывъ прошелъ отъ одного конца заряда до другаго. Взрывъ бомбы также требуетъ времени; при ударѣ о броню, она разбивается въ куски и находящійся въ ней порохъ разсыпается прежде, нежели произойдетъ взрывъ; таково слѣдствіе удара бомбы не только о четырехдюймовую плиту, но и при гораздо меньшей толщинѣ ея. Эта сила, уничтожающая вредъ, наносимый бомбами, составляетъ одну изъ главнѣйшихъ выгодъ, доставляемыхъ желѣзною броню кораблю; дерево не можетъ выносить этой силы. На этомъ счастливомъ фактѣ основана новая система постройки кораблей, ибо каково бы ни было сопротивление брони дѣйствию ядеръ, во всякомъ случаѣ она будетъ служить защитой отъ бомбъ. Какой родъ брони необходимъ для ядеръ и для бомбъ—этотъ вопросъ составляетъ еще предметъ споровъ. Теперь ожидаютъ весьма важныхъ выводовъ отъ опытовъ, производимыхъ подъ наблюденіемъ комитета желѣзныхъ плитъ.

По мнѣнію Росселя, лучший родъ броненосныхъ судовъ представляетъ *Warrior*; на немъ находится цѣлая батарея пушекъ самаго большаго калибра, и она совершенно закрыта и защищена желѣзною броню, между которою и желѣзною стѣною судна находится деревянная подкладка въ 18 д. толщины. Теперь всѣ усилія употребляютъ, чтобы освободиться отъ этой подкладки, подверженной гніенію и вредной для крѣпости судна. Приспособленіе прочной желѣзной подкладки подъ броню составить одно изъ важныхъ усовершенствованій броненосныхъ судовъ. Кромѣ того, мы не находимъ никакого затрудненія въ устройствѣ непробиваемой брони; но главная наша забота состоитъ въ томъ, какъ построить корабль, который бы, выдерживая безъ вреда удары ядеръ и бомбъ, въ то же время совмѣщалъ въ себѣ быстроту хода и другія мореходныя качества. Этотъ чрезвычайно трудный вопросъ подлежитъ рѣшенію корабельной архитектуры. Главное дѣло состоитъ въ томъ, что желѣзная броня расположена въ такомъ мѣстѣ, гдѣ вѣсь ея становится вреднымъ для корабля, потому что увеличиваетъ тяжесть надводной его части и тѣмъ уменьшаетъ остойчивость. Кромѣ того, броненосныя суда подвергаются самой тяжелой боковой качкѣ; на-

клонившись на одинъ бокъ они трудно восстанавлиются въ прямое положеніе; слѣдовательно, необходимо строить ихъ такъ, чтобы при огромномъ вѣсѣ надводной части они имѣли, какъ можно большую, остойчивость и совмѣщали въ себѣ прочія мореходныя качества. Первые желѣзныя батареи вовсе не имѣли сихъ качествъ; онѣ не имѣли формы морскихъ судовъ, а болѣе походили на ящики. Изъ тѣхъ батарей, которыя были посланы въ Черное море, одна вовсе не могла туда дойти, но если бы и дошла, то никогда бы не возвратилась. Объ этомъ Россель считалъ нужнымъ упомянуть, потому что въ послѣднее время былъ возбужденъ вопросъ о судахъ подобнаго рода. Теперь идетъ споръ о томъ—долженъ ли новый флотъ состоять изъ судовъ, годныхъ для продолжительныхъ плаваній и могущихъ бороться съ вѣтрами и бурями, т. е. изъ судовъ которыя необходимы для покровительства нашихъ колоній и торговли; или должно ограничиться неспособными для моря тихоходами, неспособными для преслѣдованія непріятеля. Сіи послѣдніе, конечно, годны, только для того, чтобы стоять на мѣстѣ и наносить непріятелю вредъ въ томъ случаѣ, когда онъ къ нимъ подойдетъ.

Потомъ г. Россель объяснялъ подробности постройки улучшенныхъ броненосныхъ кораблей того класса, къ которому принадлежитъ *Warrior*. Онъ полагаетъ строить эти корабли длиною 400 футъ, шириною 58 фут. и болѣе 7000 тонновъ водоизмѣшенія. Стоимость такого корабля, приготовленнаго къ морскому плаванію, будетъ простираться до полумилліона фунтовъ стерлинговъ. *Warrior* оказался очень хорошимъ морскимъ судномъ. Четыре изъ судовъ этого класса строятся и два изъ нихъ уже готовы. Броня новаго корабля, толщиною $4\frac{1}{2}$ д., должна простираться во всю длину и на 5 футъ ниже грузовой ватерлиніи. При этомъ расположеніи брони центръ тяжести находится на 6 футъ выше воды. Конечно, для доброкачественнаго корабля необходимо бы было помѣстить центръ тяжести ближе къ грузовой ватерлиніи, но исполненіе этого условія составляетъ задачу весьма трудную. Но и безъ того новый корабль выйдетъ лучшимъ противъ другихъ ходякомъ и хорошимъ морскимъ судномъ.

Стивенсъ, при построеніи перваго броненоснаго судна, избѣжалъ излишней тяжести надводной части и далъ ему образованіе лондонской баржи; обводы шпангоутовъ въ подводной части были уклонены внаружу, а въ надводной—внутрь; чрезъ это значительно уменьшилась ширина верхней палубы, на которой поставлены были семь орудій. Это судно вышло столь неудобнымъ для моря, что должны были прибавить по бортамъ фальшивую надѣлку, чтобы, по возможности, увеличить остойчивость. Спрашивается: могутъ ли по-

добныя суда быть годны для покровительства нашей торговли и наших владѣній, за океаномъ. Батарея Стивенса была такой же длины, какъ *Warrior*, и должна была имѣть также большую скорость хода и носить на себѣ центральную блиндированную башню съ семью орудіями, поставленными на поворотной платформѣ, приводимой въ движеніе посредствомъ механизма, расположеннаго внизу. Пушки для заряжанія опускались внизъ и управляемы были людьми и машиною, которые были вполне скрыты подъ желѣзною палубою. Эта батарея была начата въ 1854 году и теперь почти окончена; она составляетъ могущественное судно при дѣйствіи на тихой водѣ; но намъ нужно строить совсѣмъ другой родъ кораблей, которые были бы подобны *Warrior*'у.

Merrimac былъ одинъ изъ самыхъ красивыхъ фрегатовъ; по образцу его построены многія изъ нашихъ судовъ; онъ былъ срубанъ сепаратистами и обращенъ въ батарею. Носился слухъ, что онъ блиндированъ рельсами; но на самомъ дѣлѣ броня его состоитъ изъ плитъ толщ. $1\frac{1}{2}$ д., шириною 6 д., расположенныхъ діагонально на другомъ слоѣ плитъ, толщ. $2\frac{1}{2}$ д., положенныхъ по направлению противоположному, сверхъ деревянной подкладки. Сими простыми средствами этотъ фрегатъ превращенъ въ могущественное судно, столь побѣдоносно атаковавшее фрегаты *Congresse* и *Cumberland*. *Monitor*, импровизированный Эриксономъ въ три мѣсяца, имѣетъ длину 160 ф., ширину 40 ф., глубину 6 ф.; онъ поставленъ на другое судно, приводимое въ движеніе паровою машиною. На *Monitor*ѣ находится башня толщиною 6 д., заключающая въ себѣ двѣ тяжелыя пушки. Изъ борьбы между *Merrimac*омъ и *Monitor*омъ, мы должны принять къ свѣдѣнію: 1) что деревянные военные корабли не могутъ противустоять судамъ, покрытымъ броней, потому что *Merrimac*, безъ малѣйшаго затрудненія, потопилъ два огромные фрегата; 2) что деревянные корабли, даже покрытые желѣзною броней, недействительны противъ желѣзныхъ броненосныхъ судовъ, потому что послѣ продолжительной борьбы *Merrimac* не могъ сдѣлать никакого вреда *Monitor*у, и долженъ былъ удалиться.

О башняхъ Кольза, г. Россель замѣчаетъ, что первоначальный проектъ ихъ представленъ былъ адмиралтейству въ 1859 году, гораздо прежде постройки батареи Эриксона. Основанія, на которыхъ устроены башни Кольза и Эриксона, одинаковы, но судно, предложенное Кользомъ, болѣе удобно для моря, нежели *Monitor*, и можетъ носить на себѣ 12 пушекъ, а не двѣ, какъ на *Monitor*ѣ. Кольза башни имѣютъ коническую крышу и помѣщаютъ въ себѣ одно или двѣ 100 фунт. пушки Армстронга, которыя вращаются

кругомъ, вмѣстѣ съ прислугою, совершенно закрытою извнѣ. Предположенная адмиралтействомъ постройка кораблей съ башнями Кольза должна быть признана лучшею, противъ постройки *Monitor'a*. Но, не смотря на все это,—говоритъ Россель, я бы не желалъ, чтобъ наши военные корабли были замѣнены судами съ башнями, потому что несравненно выгоднѣе имѣть флотъ, составленный изъ *Warrior'овъ*.

Итакъ, Англія въ настоящее время имѣетъ бесполезный деревянный флотъ и только два желѣзные корабли, годные для службы. Два другихъ почти готовы, но они не принадлежатъ къ рангу *Warrior'a*, и чѣмъ меньше о нихъ будетъ сказано, тѣмъ болѣе похвалы для нихъ. Но между тѣмъ правительство приступило къ построенію четырехъ увеличенныхъ *Warrior'овъ*, о которыхъ тоже ничего нельзя сказать. Такимъ образомъ, мы должны ждать еще долгое время, пока будемъ имѣть болѣе двухъ судовъ, совершенно годныхъ для службы. Когда въ парламентѣ спрашивали герцога Сомерсетскаго, почему онъ не ускоряетъ постройку желѣзныхъ кораблей, онъ отвѣчалъ, что «парламентъ не имѣетъ надобности торопиться». Когда же спросили его: отчего такъ поздно капитанъ Кользъ получилъ одобреніе своего проекта; онъ отвѣчалъ, «что медлил до тѣхъ поръ, пока не посоветовался по этому предмету съ парламентомъ». Подобный тому медлительный ходъ дѣйствій былъ и въ прежнее время. Когда императоръ французовъ извлекалъ пользу изъ опытовъ надъ желѣзными батареями, мы не дѣлали ничего. Въ 1854 году французскія батареи были въ дѣйствіи подъ Кинбурномъ. Въ 1856 году капитанъ Галстедъ предложилъ, чтобы одну изъ нашихъ батарей подвергнуть испытанію, чтобы узнать могутъ ли они сопротивляться ядрамъ и бомбамъ и изъ того вывести заключенія для постройки желѣзнаго флота. Адмиралтейство снарядило плав. батарею *Trusty*. Она вышла въ море, но адмиралтейство пришло въ испугъ, воротило ее обратно; такимъ образомъ потеряли два года. Слѣдуетъ еще упомянуть объ одномъ фактѣ, который нѣтъ надобности болѣе скрывать. Въ 1855 году г. Россель представилъ серваеру флота чертежъ и модель того класса судовъ, къ которому принадлежитъ *Warrior*. Эта модель и до сихъ поръ стоитъ на столѣ и выражаетъ главныя основанія постройки того класса судовъ. Но адмиралтейство замедлило построеніе этого судна до 1859 года, и мы потеряли право на первенство въ построеніи желѣзныхъ броненосныхъ кораблей, въ которыхъ соединяются мореходныя качества и скорость хода. Еще въ 1858 году сэръ Джонъ Пакингтонъ отдалъ приказаніе, чтобы начать постройку желѣзнаго флота, по чертежамъ, составленнымъ Росселемъ и серваеромъ флота. Но императоръ фран-

цузовъ уже началъ тогда строить *la Gloire*. Такимъ образомъ, вмѣсто того, чтобы три года быть впереди французовъ, наше замедленіе лишило насъ первенства, по всей справедливости намъ принадлежащаго. Можно надѣяться, что теперь, наконецъ, замедленія и сомнѣнія со стороны адмиралтейства должны кончиться, и что скоро будетъ построенъ составленный изъ увеличенныхъ *Warrior*овъ, флотъ, могущій перевозить англійскихъ матросовъ, на всѣхъ моряхъ, гдѣ требуется защита и покровительство нашимъ колоніямъ и торговлѣ; что прекратится напрасная трата издержекъ и времени на построеніе посредственныхъ судовъ, неспособныхъ для океанскаго плаванія, и годныхъ только для стоянія въ гавани въ ожиданіи прибытія непріятеля. Теперь доказано, что *Warrior* превосходное морское судно, имѣющее небывалую быстроту хода. Нѣтъ сомнѣнія, что впослѣдствіи оно потребуетъ усовершенствованій и перемѣнъ, но и теперь мы знаемъ, что не можетъ быть соперниковъ для увеличенныхъ судовъ, принадлежащихъ къ классу *Warrior*'а, имѣющихъ водоизмѣщеніе до 7000 тоннъ, и потому непростительно долѣе оставаться при тѣхъ невыгодныхъ условіяхъ, при готорыхъ мы находимся въ настоящее время.

Перев. М. Окуновъ.



СОВРЕМЕННОЕ ОБОЗРѢНІЕ.

КОРРЕСПОНДЕНЦІЯ ИЗЪ ПОРТОВЪ.

ЛАДОЖСКОЕ ОЗЕРО.

Работы по устройству новаго ладожскаго канала.—Необходимость на немъ «туернаго» пароходства.—Свѣдѣнія изъ г. Новой Ладоги.—Уширеніе и углубленіе Свирскаго канала. — Малкъ Сторожно въ южной части Ладожскаго озера. — Древнія церкви на прибрежьи Ладоги. — Прежній сплавъ лѣса изъ Свири въ Волховъ.— Рабочіе на гонкахъ въ настоящее время.—Свѣдѣнія о погодѣ въ сентябрѣ.

Новый ладожскій каналъ работаетъ дѣятельно. Семь тысячъ человѣкъ рабочихъ, въ настоящее время, оканчиваютъ каналъ на 36 верстномъ разстояніи. Въ нѣкоторыхъ частяхъ вновь строящагося канала пущена уже вода, и теперь довольно значительная масса рабочаго народа переведена далѣе къ селу Кабона. Устье канала, выходящее въ Неву, значительно разширено и сдѣлана довольно просторная гавань, гдѣ глубина, считая отъ самыхъ низкихъ водъ Ладожскаго озера, полагается 6 ф. 7 дюймовъ, т. е. чтобы при наибольшемъ отливѣ въ озерѣ отъ вѣтровъ (какъ показали наблюденія, дѣланныя въ продолженіе 3 лѣтъ строителемъ канала подполковникомъ Стабровскимъ), глубина оставалась въ каналѣ 6 футовъ*).

Сооруженіе этой гавани или устья канала потребовало значительныхъ усилій и энергій, и хотя это устье не совсѣмъ еще кончено, но главная работа уже почти выведена; остается укрѣпить дамбу, выходящую въ русло рѣки, вывести со дна канала камни, бывшіе въ грунтѣ, одѣть откосы булыжникомъ, пустить воду и снять перемычку. Все это такъ легко говорится, а посмотрѣть какъ дѣлается,

(*) Подробности объ устройствѣ новаго ладожскаго канала, смотр. въ журналѣ путей сообщенія и публичныхъ зданій т. XXXVI книж. 2-я 1862 г.

такъ нельзя не удивляться искусству, съ которымъ совершаются нынѣшнія гидротехническія сооруженія и землекопныя работы.

Мѣстность, гдѣ идетъ каналъ около Шлиссельбурга, имѣетъ такую формацію: крупный и мелкій песокъ, глина, булыжный камень, мелкій и крупный (валуны), и все это мѣстами однообразно, т. е. песокъ—такъ песокъ, глина—такъ глина, но мѣстами формація такъ перемѣшана и такъ разнообразны составныя ея части, что при работахъ встрѣчается весьма упорное сопротивленіе.

Итакъ, формація слоевъ земли, гдѣ идетъ новый ладожскій каналъ, составляетъ слѣдующіе виды: верхій слой—песокъ крупный, немного перемѣшанный съ почвенною землею и прочими осадочными породами, всегда около прибрежья воды находящимися; потомъ мелкій песокъ перемѣшанный съ глиною, но легко уступающій лому и лопаткѣ; далѣе чистая глина различныхъ цвѣтовъ; послѣдній же слой выемки земли въ каналѣ состоитъ изъ мелкаго песку и глины, и слежался такъ плотно, что, не говоря про лопатку, не уступаетъ ни лому, ни киркѣ. Для выемки этого грунта употребляются желѣзные съ стальной наваркою клинья вершковъ въ 12 длины, да кувалда (молоть) въ 30 фунтовъ. Отъ клина и молота только и подается эта земля; она крѣпка какъ плита, и брошенная въ воду не размывается, но отъ дѣйствія волнъ только закругляется какъ булыжникъ отъ долгаго тренія о морское побережье. Около такого грунта работы много, и на выемку въ день саженаго куба такой земли употребляется чуть-ли не 8 человѣкъ рабочихъ, между тѣмъ какъ кубъ мягкой земли легко вынимается въ сутки одинъ. Да, трудная работа ладожскаго канала при такомъ грунтѣ, и надо отдать полную дань уваженія подрядчику этой работы, потом. поч. гражданину Г. В. Гладину.

Вполнѣ практичный человѣкъ старичокъ Гладинъ по части землекопныхъ работъ. У него для такихъ дѣлъ есть особенный тактъ и смѣлливость. Его ничто не затрудняетъ, ничто не тяготитъ; между прочимъ, природныхъ препятствій при работахъ множество; наприм., требуется быстро накапливающуюся воду отлить,—у него употребляется водоотливъ стариннаго устройства, деревянный, движущійся на шестернѣ волами, и признаться сказать этотъ водоотливъ нельзя сравнить на практикѣ съ какимъ нибудь локомотивомъ или архимедовой помпой. Въ этотъ водоотливъ щепали попадетъ, камешекъ-ли вода втащить, грязь-ли войдетъ—водоотливъ все терпитъ, не портится и работаетъ безъ остановки. Точно также, требуется-ли вывезти со дна канала большіе камни,—для этого употребляются лошади, запряженные въ довольно оригинальный рабочий экипажъ, т. е. въ три 4-хъ дюймовыя доски, свя-

занныя въ вершинѣ и приспособленныя къ запряжкѣ коней. На эти доски кладутъ каменья и по косоугру поднимаютъ на дамбу, только подкидываютъ на дорогу чистую глину, да смачиваютъ ее водой; грузъ возится какъ по салу—и легко, и экипажъ не портится. Впрочемъ, и портиться-то нечему: сотрутся доски—возьмутъ новыя,—не дорого. Огромные валуны или разрываются порохоми или разбиваются огромнымъ молотомъ, а камень—все идетъ въ дѣло. Коренья и пни, выкопанные изъ болотной мѣстности, тоже идутъ въ дѣло, и именно: на топку при варкѣ пищи и печенія хлѣба. По истинѣ сказать, эта работа интересна во всѣхъ видахъ; она и проста, и велика.

Теперь предположимъ: будетъ каналъ новый, широкій, глубокій,—что же далѣе? По устройству этого сооруженія для водяного пути, на немъ нельзя допустить плаванія даже легкаго пароходства, такъ какъ берега канала, или откосы на немъ, будутъ безъ каменной обдѣлки; слѣдовательно, при входѣ хотя и легкихъ паровыхъ судовъ, волна, отъ движенія судна, станетъ омывать берега канала, дѣлать оплывы и подымать дно его. Какая же существенная польза будетъ отъ новаго ладожскаго канала противъ стараго? Ширина и глубина... но это немного, ежели скорость въ движеніи судовъ будетъ та же, какъ и въ старомъ. Вѣдь и нынче судопромышленникъ, глядя на старшій каналъ, восклицаетъ: «смотри-ко, Иванъ Кузмичъ, льяло-то (*) въ каналѣ какое благодатное, а еще новый роютъ; кто же тамъ-то будетъ ходить?» Иванъ Кузмичъ, вмѣсто отвѣта, произноситъ—ам! что по Греча грамматикѣ означаетъ междомѣтіе, а что оно означаетъ на языкѣ Ивана Кузмича, разяснить не умѣемъ.

Положимъ, что техническое сооруженіе вновь строящагося канала не позволяетъ ходить легкому пароходству; такъ неужели будетъ препятствіе сдѣлать на немъ хоть приспособленіе для буксированія судовъ посредствомъ особо устроеннаго пароваго судна, называемаго «туеръ», движущагося по цѣпи, положенной на дно канала (**)? При этой системѣ бичева дѣлается бесполезною, и скорость движенія судовъ увеличивается. Какъ помнится намъ, этотъ способъ былъ испытанъ въ С.-Петербургѣ на средней Невѣ, отъ Тучкова моста до пристани средне-невской брантвахты, и «туеръ» былъ системы г. Годо, приспособленный къ безпрепятственному движенію судовъ при возможныхъ на пути случаяхъ и при довольно-крутыхъ поворотахъ, а въ ново-ладожскомъ каналѣ, всѣ повороты не менѣе 145°.

(*) Льяломъ у судопромышленниковъ называется часть канала, гдѣ нѣтъ идущихъ судовъ, или разстояніе по каналу между идущими судами.

(**) Описаніе туера см. Мор. Сб. 1860, № 13, Сов. об., статью г. Невельскаго. Ред.

Итакъ, пожелаемъ же осуществленія, на ново-ладожскомъ каналѣ, хоть тѣснаго парокходства; а все-таки скажемъ: жаль что онъ не будетъ доступенъ легкому буксирному и пассажирскому парокходству; безъ этого, лямка и трешкотъ будутъ долго еще существовать у насъ... картина не привлекательная.

Въ Новой Ладогѣ, на Волховѣ, стоящихъ судовъ мало, оттого, что всѣ они по приходѣ немедленно втягиваются въ каналъ для слѣдованія къ Шлиссельбургу. На барѣ рѣки глубина больше чѣмъ прошлаго года, и именно 11 футъ. Въ городѣ въ прошедшемъ мѣсяцѣ былъ довольно-значительный пожаръ: сгорѣло до 17 домовъ, а главное—все больше съ торговыми заведеніями, отчего пожарный убытокъ весьма значителенъ. Ярмарка кончилась, и говорятъ, была плоха. Мука ржаная продавалась оптомъ 8 р. 50 к. за кулъ; прочіе товары были всѣ въ цѣнѣ.

Свирскій каналъ отъ деревни Шурыга до села Загубья, на протяженіи 12 верстъ, слишкомъ узокъ и мелокъ; ширина его только 6 сажень. Движеніе судовъ производится на немъ только въ одну сторону, именно: ежели идутъ суда изъ Свири въ Ладогу, то идущія въ Свирь, т. е. на встрѣчу, должны дожидаться у дер. Шурыга, пока не останавятъ судоходства у Загубья, и обратно — у деревни Шурыга. Такой путь весьма затруднителенъ и чтобы избѣгнуть этого затрудненія, въ настоящее время каналъ уширяютъ и дѣлаютъ его глубже. Работу взялъ тоже Гладинъ, но съ тѣмъ, чтобы не препятствовать судоходству. Теперь на немъ для надлежащей ширины снимаютъ верхнюю землю, а зимою, или со дня прекращенія судоходства и до 16 мая, въ каналѣ будетъ вода выкачена, и онъ будетъ углубляться и дѣлаться шириною вмѣсто 6 въ 12 сажень. Работа эта весьма затруднительна, потому что на разстояніи 3 верстъ встрѣчается грунтъ—чистая плита, выемка которой займетъ не мало времени.

Отъ села Загубье, между Ладожской и Свирской губой, материкъ вдается въ озеро на сѣверъ довольно значительнымъ мысомъ, называемымъ Сторожно. На оконечности этого мыса выстроены каменный маякъ высотой 74 фута. Строеіе маяка весьма хорошо, но жаль, что его содержать въ небрежности. Онъ освѣщается 10 обыкновенными лампами съ высеребренными рефлекторами; лампы поставлены въ два ряда и освѣщаютъ весь горизонтъ, за исключеніемъ 4 румбовъ около S. Маячный фонарь весьма малъ и держится грязно; стекла въ немъ тонки и рамы плохи; кругомъ фонаря, на галерей, крыша проржавѣла и мѣстами ея вовсе нѣтъ, что вредитъ самому зданію. Въ фонарѣ между рефлекторами разстояніе 1 футъ, отчего весьма большая потеря свѣта; лучше соединить рефлекторы

и поставить лампы въ одинъ рядъ, чѣмъ держать ихъ въ два ряда, но съ такими значительными промежутками. Помѣщеніе для маячной прислуги весьма хорошее и на маякѣ находится 4 человѣка команды. На вопросъ: когда зажигаютъ огонь? отвѣтъ последовалъ такой:

— Вскорѣ послѣ того какъ уляжется солнце!

— А когда солнца невидно?

— Какъ пароходы идутъ, такъ зажигаемъ тогда, когда стемнѣетъ!

— А когда пароходы не идутъ?

На это отвѣта не было, но надо полагать, что при такихъ случаяхъ зажигается огонь тогда, когда вздумается маячной прислугѣ, что и было неоднократно замѣчено при плаваніи парохода «Ладога».

Такъ какъ маякъ Сторожно прибрежный, то по нашему мнѣнію, на немъ надо поставить катодіотрический аппаратъ, не менѣе какъ третьяго разряда. При такомъ аппаратѣ и въ фонарѣ будетъ мѣсто, чтобы наблюдать за должнымъ горѣніемъ лампы, а то, при катодіотрической системѣ освѣщенія, нѣтъ мѣста въ фонарѣ между стѣной и лампами, чтобы пройти свободно человѣку и наблюдать должнымъ образомъ за горѣніемъ лампъ; да притомъ, катодіотрическое освѣщеніе уже устарѣло и не имѣетъ такого свѣта, какъ катодіотрическое.

Не вдалекѣ отъ маяка есть каменная, старинная церковь и близъ нея прекрасная деревня вѣдомства государственныхъ имуществъ Сторожно или Подмонастырская. Деревня эта весьма опрятна; поселяне не только что зажиточны, но, можно сказать, богаты, все рыбаки, другого промысла у нихъ нѣтъ.

Церковь построена почти вся изъ булыжнаго крупнаго камня, двухэтажная и самой незатѣйливой архитектуры. Стѣны ея весьма толсты, сложены неправильно, — мѣстами выпуклы, мѣстами вогнуты; окна величины различной и расположены безъ всякой симетріи. Церковь составляетъ четырехугольникъ длиною въ 10, а шириною въ 5 сажень. Въ ней три предѣла: вверху — Николая Чудотворца и Рождества Богородицы, а внизу — Успенія Божіей Матери. Низъ церкви раздѣленъ вдоль капитальной стѣной: въ южной сторонѣ находится теплая церковь Успенія, а въ сѣверной — пустыя комнаты; верхъ же раздѣленъ толстой поперечной стѣной, и восточная сторона занята самою церковью, гдѣ устроены два предѣла, а въ западной находится какъ бы какой нибудь залъ съ уродливыми сводами, опертыми на толстый столбъ, находящійся посреди комнаты. Полъ во всемъ зданіи кирпичный, въ которомъ глина мята съ такимъ крупнымъ пескомъ, что въ нѣкоторыхъ кирпичахъ

есть камни съ куриное яйцо; впрочемъ, кирпичъ обожженъ хорошо и крѣпко.

Говорятъ, здѣсь прежде былъ монастырь и строитель его былъ нѣкто Кириакъ отшельникъ. Единственный тому фактъ — могила Кириака, на которой плита съ надписью такого рода: «На семъ мѣстѣ погребенъ Кириакъ, начальникъ и строитель обители сей, лѣта отъ сотв. міра 7000». Слѣдовательно, отъ смерти Кириака теперь 370 лѣтъ, да положимъ, что Кириакъ съ братією жилъ въ монастырѣ хоть 30 лѣтъ, то и выходитъ этому храму 400 лѣтъ! Древность порядочная, въ особенности по младенческой архитектурѣ, вѣроятно собственно Кириакомъ придуманной. Мнѣ кажется, этотъ храмъ есть единственный памятникъ древности на всемъ Ладожскомъ озерѣ; онъ можетъ служить образчикомъ каменныхъ построекъ храмовъ тѣхъ временъ. Храмъ этотъ кругомъ обнесенъ оградой деревянною, бревенчатою, и тоже какой-то особенной архитектуры. Для крѣпости, на каждыхъ 10 саженьяхъ сдѣланъ срубъ, такой, какой дѣлается для колодцевъ, и все это покрыто небольшимъ навѣсомъ. На сѣверѣ выходятъ ворота и, какъ видно, онѣ были съ келією привратника. На уцѣлѣвшихъ бревнахъ стѣнъ этихъ воротъ хорошо сохранились вырѣзанныя надписи и разнообразные кресты. На надписяхъ почеркъ все древне-славянскій и иногда весьма искусный. Самая старая надпись такая: «іюля 30 дня 1764 года, тихвинскіе купцы Семень Ягодовъ и Лука Сгоновъ да мѣщанинъ Сергій Іоновъ здѣсь погоду стояли». Прочія надписи все въ томъ же родѣ: имена и фамиліи лицъ и что они погоду стояли! даже досадно однообразіе надписей, и хотя бы написали откуда и съ чѣмъ шли, да съ которой стороны была погода. Позже 1806 года надписей не видать, и оно понятно: Сясьскій каналъ оконченъ въ 1801 году, а Сви́рскій въ 1806; слѣдовательно, по открытіи судоходства на этихъ каналахъ ходъ судовъ изъ Свири въ Ладогу озеромъ прекратился; вѣроятно и монастырь въ то время упраздненъ по недостатку добродѣтельныхъ дателей на пользу служителей алтаря, и монастырская церковь обратилась въ приходскую деревни Сторожно.

Когда староста этой церкви былъ со мной въ храмѣ, то на вопросъ—гдѣ же были келіи братіи, отвѣчалъ: «что келіи братіи были выстроены за храмомъ, гдѣ и теперь еще виденъ ихъ дымъ», и дѣйствительно: въ оградѣ, къ сѣверу отъ церкви, видны слѣды развалившихся печей и избъ.

— Что же вы ограду-то не поправляете? обратился я къ старостѣ.

— Да не зачѣмъ, да и лѣсу-то у насъ нѣтъ. Вѣдь всѣ эти бревна съ разбитыхъ на озерѣ гонокъ, шедшихъ изъ Свири въ Ла-

догу; слѣдовательно, матеріалъ былъ не купленный, а нынче за каждое бревно заплатить надо, такъ больно расходно.

— А много лѣсу шло въ прежніе годы изъ Свири въ Ладогу?

— Шло довольно, да и разбивалось-то ихъ довольно! Бывало, гонки лѣсу обвяжутъ снастями, раза въ три, да сдѣлаютъ плоты большіе, поставятъ мачтъ десять, да на парусахъ и пойдутъ въ Ладогу, — иныхъ Богъ доносилъ благополучно.

Я воображаю, какое затрудненіе было для сплава лѣса изъ Свири въ Ладогу, гдѣ курсъ идетъ сперва изъ Свири въ Сторожно на NW, а потомъ, обогнувъ мысъ, надо плыть почти на SSW. Надо полагать, что по восточную сторону Сторожны была постоянная станція для гонокъ, и здѣсь онѣ снаряжались окончательно для пути въ Ладогу. Путь не великъ, но для гонокъ — океанъ.

Кстати сказать нѣсколько словъ о сплаві лѣса въ нынѣшнее время. Ёду я на трешкотѣ изъ Шлиссельбурга въ Ладогу. Вечеръ. На палубѣ сопутствующая публика все сѣренькая — мужички да нѣсколько женщинъ. Въ числѣ прочихъ находилась артель ребяташекъ отъ 9 до 14 лѣтъ, около 10 человекъ. — Откуда вы, ребята?, спрашиваю я. — Изъ Питера! — Гдѣ были? — На гонкахъ! — А куда идете? — Въ деревню! — Чай далеко? — Да на тысячу верстъ, — къ городу Онегѣ. — Поди, съ заработками идете въ деревню? — На этотъ вопросъ отвѣта не было. Довольно пожилой крестьянинъ, какъ видно этой же артели попутчикъ, повѣдалъ слѣдующее. «Обижаютъ ихъ, милостивецъ, больно обижаютъ!.. Слышь ты! ихъ въ раннемъ мартѣ заподрякаютъ подрядчики на мѣстѣ, для сплава лѣса за 20 и за 25 рублей на лѣто за Покровъ; половину денегъ, т. е. рублевъ 12, отдаютъ ихъ отцамъ или матерямъ, а у сирыхъ — кормилицамъ. Ребятишкамъ лѣтомъ въ деревнѣ дѣлать нечего, а съ хлѣба долой, такъ и слава Богу! Вотъ и идутъ они съ подрядчикомъ на мѣсто заготовки лѣсу въ Тихвинскій уѣздъ, или въ Бѣлозерскій, или гдѣ требуется. Со сплавомъ лѣса они поплывутъ въ Питеръ, а по приходѣ туда имъ и расчетъ, да по расчету и выдетъ на нихъ же заборъ рубля въ 3 или 4, а не заработка». — Непонятно, братецъ, какъ это можетъ случиться, — развѣ лакомятся? — «Куды лакомиться, тутъ не до сластей, хоть и хлѣбца поѣсть во время, и то ладно; а дѣло вотъ въ чемъ. За харчи приходится съ нихъ рубли 3, да за выправку пашпорта рубли 2, да за недожитое время за Покровъ вычтется, и выдетъ, не имъ получить остальныхъ по уговору деньги, а на нихъ же выйдетъ заборъ; вотъ и весь расчетъ, и иди въ деревню съ пустыми руками и босыми ногами!»

Я полюбопытствовалъ спросить у двухъ самыхъ малыхъ парней: сколько имъ дали на дорогу. — «Рубль серебра на обоихъ съ бра-

томъ». А третій, бойкій парень, немного постарше первыхъ, на тотъ же вопросъ отвѣчалъ: «два пятьдесятъ шесть забору да двѣнадцать копѣекъ на дорогу».—Значить, на 100 верстъ не придется по копѣйкѣ съ четвертью. Какъ же они доберутся-то 1000 верстъ?—«Да до Лодейнаго Поля водой дешево, ну посадятъ — кого за гривенникъ, кого и такъ; хлѣбца же есть немного съ собой, а отъ Лодейнаго Поля пойдутъ уже Христа ради.

Сущность этого дѣла состоитъ вотъ въ чемъ. Для сплава лѣса рабочій народъ—самый лучший онежане. Вотъ и ѣдетъ прикащикъ хозяина сплава въ Онежскій уѣздъ Архангельской губерніи для найма рабочихъ, и беретъ, вмѣсто 6 человекъ рабочихъ на каждую гонку, только трехъ да троихъ мальчишковъ, на томъ основаніи, что каждый рабочій въ недѣлю стоитъ по счету 4 рубли, а мальчишка только 1 рубль; слѣдовательно, 3 рубли идетъ въ карманъ прикащика. Недовольствуясь этой экономіей, прикащикъ вычитаетъ съ мальчишекъ за харчи, истраченные на нихъ въ дорогѣ отъ деревни до мѣста сплава, да за полученіе паспорта и за недожитое время до осени, ежели гонки придутъ рано въ Петербургъ; оттого и выходитъ на нихъ заборъ, т. е. вмѣсто 25 руб. уговорныхъ, на ихъ долю только приходится половина, та, которая отдана была въ деревнѣ.

Положимъ, пускай пользовался бы прикащикъ такой непохвальной экономіей, да вѣдь грѣшно же отпускать ребятишекъ въ дорогу на 1000 верстъ съ 12 копѣйками. Говорятъ, это для нихъ школа!. Правда, что школа, да школа-та трудная, тяжкая, горькая!..

— Чей лѣсъ сплавливали вы гонками, спросилъ я у малаго парня?

— Громовскій!

— А прикащика какъ звали?

— Прикащика?... Да десятскій былъ Пономаревъ!

Погоды стоятъ въ сентябрѣ бурны, и сентябрь смотритъ такимъ же сентябремъ, какъ и всегда, а ожидали не выглядеть ли онъ хоть нынче августомъ, но не тутъ-то было: онъ вмѣсто хорошей погоды подчуетъ насъ мракомъ, дождемъ, холодомъ и снѣгомъ. Въ Шлиссельбургѣ и окрестностяхъ, 9 числа выпалъ снѣгъ на 3 вершка, который пролежалъ трое сутокъ; морозъ же доходилъ до 5° по Реомюру. Недоспѣвшіе овсы пропали на корню, а не вырытый картофель и неснятыя огородныя овощи—уничтожились отъ мороза въ грунтѣ.

А. Андреевъ.

Николаевъ.

Празднованіе въ Николаевѣ тысячелѣтія Россіи.—Учрежденіе гимназій и предположеніе о временномъ открытіи ея въ зданіи Штурманскаго училища.—Лѣтніе жары.—Домики инвалидов.—Новые пожарные инструменты въ Николаевѣ.—Пожаръ и камышевыя крыши.—Плаваніе судовъ нашей флотиліи въ августѣ мѣсяцѣ.—Печальный случай на кавказскомъ берегу.

Сент. 14. Наконецъ сосчитано 8-е сентября, и мы вступили во 2-е тысячелѣтіе нашей гражданской жизни. Съ какимъ лихорадочнымъ нетерпѣніемъ ожидалъ каждый изъ насъ этого дня; но отчего это, чего ждали мы — трудно сказать; ждали ли мы дня этого такъ только, для счегу, для того ли, чтобы имѣть право наконецъ сказать: мы прожили тысячу лѣтъ; готовили ли мы для себя какое нибудь особенное празднество и съ нетерпѣніемъ ждали скорѣе выполнить его, какъ и свойственно вообще человѣку по врожденной склонности скорѣе окончить задуманный планъ и свалить съ плечъ какъ какую нибудь утомляющую насъ тяжесть; или мы ждали чего то другаго и не отъ самихъ себя, не сами себѣ приготовили, и ждали отъ другихъ? Последнее вѣроятнѣе; за прожитыя нами тысячу лѣтъ мы уже такъ привыкли къ опеку, насъ окружавшей, что безъ указанія не знали, что дѣлать; мы не умѣли никогда сами сдѣлать себѣ праздникъ и какъ прежде ждали на все приказанія, разрѣшенія, содѣйствія, такъ и теперь передъ знаменательнымъ днемъ тысячелѣтія отовсюду слышались вопросы: будутъ ли праздновать тысячелѣтіе, получено ли какое нибудь приказаніе, какія будутъ перемены, награды и проч. Но видно кто нибудь могъ дать отвѣтъ утвердительный, и вотъ за нѣсколько дней явилось объявленіе, возвѣщающее балъ въ зимнемъ собраніи, по случаю тысячелѣтія Россіи; а потомъ начали поговаривать и объ иллюминаціи, о музыкѣ и проч. Такъ наступилъ день тысячелѣтія и начался обѣдню, молебномъ и церковнымъ парадомъ. Не смотря на малочисленность собравшагося для парада войска (было два взвода), собраніе народа было значительное; причину этого мы искали въ отвычкѣ отъ подобныхъ зрѣлищъ, но потомъ уже узнали, что толпа ожидала какого то необыкновеннаго манифеста, и говорили даже утвердительно, что губернаторъ самъ будетъ читать манифестъ во всеуслышаніе на площади; но о чемъ, чего хотѣлось толпѣ, трудно понять; однакожъ, нельзя отвергать, что народъ чего то ждетъ. Послѣ парада былъ приемъ у губернатора; вечеромъ балъ въ собраніи, иллюминація на соборной улицѣ у лавокъ и на базарѣ, съ музыкою; горѣли площади, бочки и толпы народа двигались

тутъ, любуясь рѣдкимъ въ Николаевѣ зрѣлищемъ. Такая же прогулка и не безъ приключеній повторилась на другой день.

Но если 8-е сентября не принесло намъ ничего новаго, за то много новаго хорошаго слышали мы наканунѣ тысячелѣтія, и во вторую тысячу Николаевъ входитъ съ ремесленною и реальною школою, гимназіею и съ открытою пристанью для иностранцевъ.

О Высочайшемъ повелѣніи учредить въ Николаевѣ гимназію мы говорили уже въ предыдущихъ нашихъ корреспонденціяхъ; теперь можемъ сообщить еще нѣсколько подробностей; и именно: согласно Высочайшаго повелѣнія, гимназія должна быть открыта непременно осенью нынѣшняго года, на основаніи общаго гимназическаго устава и штата столичныхъ гимназій. При гимназіи долженъ быть образованъ пансіонъ для того числа воспитанниковъ, какое окажется необходимымъ. На устройство и обзаведеніе гимназіи ассигновано изъ морскаго вѣдомства 3609 рублей, а остальная сумма 23 891 р. изъ средствъ министерства народнаго просвѣщенія. Для содержанія гимназій должно быть перечислено изъ смѣты морскаго министерства въ смѣту министерства народнаго просвѣщенія, начиная съ сентябрьской трети этого года 20 630 рублей, а недостающая сумма 10 890 руб. должна быть пополнена изъ средствъ министерства народнаго просвѣщенія. Почетнымъ попечителемъ николаевской гимназіи назначенъ генералъ-адъютантъ Б. А. фонъ Глазенацъ. Воспитанникамъ гимназіи присвоенъ мундиръ херсонской гимназіи, съ означеніемъ на пуговицахъ «Николаевская гимназія». Изъ того же Высочайшаго повелѣнія усматриваемъ, что по случаю особыхъ обстоятельствъ учрежденія николаевской гимназіи и предстоящаго измѣненія устава всѣхъ гимназій, предоставлено министру народнаго просвѣщенія разрѣшать временныя отступленія отъ общаго устава и штатовъ гимназій, съ цѣлью введенія въ николаевскую гимназію болѣе реальнаго направленія.

Читателямъ извѣстно бывшее предположеніе объ учрежденіи въ Николаевѣ университета; тогда же имѣлось въ виду учредить въ Николаевѣ и полную гимназію, на основаніи новаго устава собственно для нея изданнаго, а также и прогимназію; но съ отмѣною университета, послѣдовало разрѣшеніе на учрежденіе одной только гимназіи, на основаніи общаго гимназическаго устава и штата столичныхъ гимназій, съ непремѣннымъ условіемъ устройства при ней пансіона первоначально для воспитанниковъ штурманской роты, а впослѣдствіи для молодыхъ славянъ: сербовъ, болгаръ, которые должны приниматься по выбору министерства иностранныхъ дѣлъ. За тѣмъ мысль объ устройствѣ прогимназіи оставлена.

Для гимназіи избрано окончательно зданіе 2 учебнаго экипажа, и

теперь составляется проэктъ передѣламъ внутри его, сообразно потребностямъ гимназіи и пансіона, при которыхъ будетъ устроена церковь, госпиталь и другія хозяйственныя принадлежности. Предполагается передать въ гимназію безвозмездно изъ штурманской роты мебель, церковную утварь и другія принадлежности, а также бібліотеку, физическій, минералогическій и нумизматическій кабинетъ и химическую лабораторію.

До окончательной передѣлки зданія, гимназія имѣетъ быть открыта теперь же въ зданіи штурманской роты, но не изъ всѣхъ 7-ми классовъ, а только съ первыхъ 2-хъ или 3-хъ классовъ, въ томъ расчетѣ, что большинство поступающихъ начинаетъ ученіе свое съ первыхъ классовъ; въ эти классы войдутъ и воспитанники штурманской роты и приходящіе ученики. Открытіе всѣхъ 7-ми классовъ представляется невозможнымъ еще по неимѣнію достаточнаго числа учителей.

До перевода въ гимназію, 39 воспитанниковъ штурманской роты остаются на прежнемъ основаніи подъ наблюденіемъ штабсъ-капитана Спиридонова.

Лѣто уже окончилось. Подобная жара бываетъ рѣдко; въ началѣ іюня было два, три дождя, но потомъ весь іюль и августъ—положительно ни одного; непроницаемая густая пыль стояла надъ городомъ и тяжело ложилась на дыхательные органы, когда случалось два или три дня безвѣтріе; въ городскихъ садахъ, публичныхъ и частныхъ, все сторѣло; не только вновь насаженные, но и прежнихъ лѣтъ деревья окончательно высохли. Лѣтніе мѣсяцы мы были совершенно лишены удовольствія погулять въ саду: пыль, паутина, преждевременно опадающіе сухіе листья не могутъ сдѣлать хорошаго впечатлѣнія и не привлекутъ самаго рьянаго любителя природы. По временамъ не знали мы что дѣлать, куда бѣжать отъ повсемѣстнаго удушья.

Лѣто, столь неблагопріятное для города, не могло не отозваться и въ окрестностяхъ; кругомъ все преждевременно высохло, и зелень, всегда изобильная, необыкновенно дешевая, сдѣлалась большою рѣдкостью и сравнительно страшно вздорожала, а это обстоятельство очень и очень неблагопріятно отзывается на жителяхъ-хозяевахъ, которые, волею-неволею, а должны платить за все втрое, вчетверо противу прежнихъ лѣтъ, рискуя въ противномъ случаѣ остаться зиму безъ провизіи; таковъ ужъ характеръ Николаева; каждый долженъ заготовить себѣ запасъ на зиму и тогда уже сиди спокойно въ своей берлогѣ, какъ въ осажденной крѣпости; здѣсь нѣтъ обо всемъ заботящихся промышленниковъ, и если кто прозѣвалъ, то не жди достать что нибудь зимою; если и продастъ кто на базарѣ, то

дрянь и притомъ нарочитъ взять сто или двѣсти на сто; иная торговля у насъ и торговлей не называется.

Также неблагопріятно отзывалось лѣто и въ нашемъ прекрасномъ Спасскѣ и Лѣскахъ, любимыхъ мѣстахъ прогулокъ нашего общества и въ особенности владѣльцевъ экипажей, а такихъ у насъ не мало, чуть ли не больше половины города. Но мы не остановимся ни въ Спасскѣ, ни въ Лѣскахъ, а отъ Лѣсковъ пройдемъ на западъ по песчаной мѣстности, и вотъ передъ нами на большомъ пространствѣ до самой рѣки, разбросаны прекрасныя рощи дубовыхъ, березовыхъ, осиновыхъ и другихъ деревьевъ, во всей первобытной своей красотѣ. Здѣсь подъ тѣнью столѣтнихъ дубовъ можно свободно отдохнуть отъ гнетущей васъ повсюду искусственности, встречаемой и въ городѣ, и въ Спасскѣ, и даже въ Лѣскахъ. Къ сожалѣнію, рощи эти со времени Грейга оставлены были безъ всякаго надзора; деревья разрастались, густѣли и вѣтвями совершенно закрывали почву отъ солнечныхъ лучей; дождевая вода, скоплявшаяся въ срединѣ, никогда не испарялась, корни подгнили и средины рощъ совсѣмъ высохли; теперь обращено на это вниманіе; нѣкоторыя рощи очищены уже отъ сухихъ деревьевъ и нынѣ очищаются и теперь; но много еще остается работать, много труда, а трудъ дорогъ, средствъ нѣтъ. Въ какой великолѣпный лѣсъ можно было бы обратить всю эту обширную песчаную степь, если бы тогда же послѣ Грейга не бросили этого мѣста, а съ имѣвшимися громадными средствами, хоть исподоволь подпичкали да подсаживали бы деревья; время лучшее, самое благопріятное относительно средствъ, потеряно безвозвратно. Но будемъ надѣяться, что съ помощью Божіею, если не возвратится невозможное прошлое, то по крайней мѣрѣ не будетъ потеряно настоящее. Поворачивая отъ рощъ къ городу, нельзя не обратить вниманія на весьма красивенькіе сельскіе домики, разбросанные небольшими группами по три, по четыре вмѣстѣ, крытые толемъ, съ навѣсами, чисто выбѣленные, огороженные новою изгородью, окруженные аллеями деревьевъ, только что насаженными молодыми фруктовыми садами и огородами. Около домиковъ—хорошо устроенные колодцы, отдѣльныя службы: сарай, погреба, бани и проч. Это вновь возникающіе хутора инвалидовъ морскаго вѣдомства. За два года предъ симъ, на мѣстѣ этомъ были непроходимые пески, и проѣзжая ихъ, никто бы не повѣрилъ, что въ два года сдѣлается такое дивное превращеніе.

Мысль заселенія вблизи Николаева морскихъ инвалидовъ, принадлежитъ Его Императорскому Высочеству Генералъ-Адмиралу. Значительные экономическіе капиталы, образовавшіеся во флотскихъ экипажахъ изъ денегъ, оставшихся послѣ умершихъ и убитыхъ ниж-

нихъ чиновъ и другихъ источниковъ, не могли получить лучшаго назначенія. На первый разъ отдѣлено въ распоряженіе комитета 50 тысячъ рублей. Комитетъ приступилъ къ своимъ занятіямъ прошлаго года, а весною нынѣшняго были уже готовы десять домиковъ со всѣми удобствами для десяти семейныхъ инвалидовъ, избранныхъ преимущественно изъ унтеръ-офицеровъ, георгіевскихъ кавалеровъ; всѣ они, перебравшись съ семействами своими въ эти домики получили полное готовое хозяйство, засаженные сады и огороды, съ которыхъ въ это лѣто нѣкоторые получили уже выгоду отъ продажи. Предметъ этотъ заслуживаетъ полнаго подробнаго описанія, и мы съ удовольствіемъ примемъ на себя этотъ трудъ, когда къ имѣющимъ даннымъ, получимъ болѣе подробныя свѣдѣнія о постройкѣ ихъ, расходахъ, а главное, о степени прочности и удобства, что покажетъ намъ будущая зима; а что результатъ будетъ удовлетворителенъ, въ этомъ мы убѣждены; домики построены изъ землебитнаго кирпича и оштукатурены известью, а потому будутъ и прочны и теплы.

Намъ извѣстно только то, что домики эти предоставляются инвалидамъ въ пожизненное владѣніе, а по смерти ихъ—на три года вдовамъ или дѣтямъ ихъ; инвалидъ получаетъ полное содержаніе рядового; дѣти его—паекъ. За всѣ предоставленныя удобства, инвалиды ничѣмъ не обязываются; требуется отъ нихъ только присмотръ за казенными садами днемъ, чтобы люди и скотъ не портили деревьевъ, и то только, если онъ случайно замѣтитъ, то долженъ сообщить о томъ ближайшему сторожу.

Предполагается постепенно, каждый годъ, прибавлять по десяти такихъ домиковъ.

Еще лѣтъ десять, и мѣста этого нельзя будетъ узнать; нѣтъ сомнѣнія, что дорога эта будетъ, современемъ, лучшимъ мѣстомъ для прогулокъ городскихъ жителей.

Засуха продолжалась до сентября. Народъ, привышій, въ затруднительныхъ обстоятельствахъ своей жизни, обращаться съ молитвою къ Богу, и теперь отслужилъ молебствіе о дарованіи дождя. 2 сентября, на базарной площади, собралось духовенство, съ хоругвями; Богъ услышалъ молитву вѣрныхъ, дожди начались; начались вѣтры и осень стучится въ окна; на дворѣ довольно прохладно. 11 сентября была сильная буря; но мы надѣемся, что теплые дни еще возвратятся, и, можетъ быть, дожди поправятъ кое-что на огородахъ.

На дняхъ, привезенъ въ Николаевъ новый пожарный инструментъ, изъ Москвы. Мы имѣли случай осмотрѣть его и можемъ сказать нѣсколько словъ. Весь привезенный инструментъ состоитъ изъ одного большаго, одного средняго и одного малаго бранспойтовъ и трехъ

бранспойтовъ ручныхъ; двѣ образцовыя бочки, лѣстница, кранъ и линѣйка для 15 человѣкъ. Бранспойты сдѣланы отчетливо, съ надлежащею прочностью, со всѣми новыми усовершенствованіями; шланги, изъ толстой гутаперчи, обшиты плотною парусиною. Во время дѣйствія, шлангъ большого бранспойта бросалъ воду широкою струею, съ большою силою, на значительную высоту, достаточную для самыхъ высокихъ зданій; хорошо дѣйствуютъ и ручные бранспойты. Всѣ эти приборы, съ запасными частями и съ доставкою, стоятъ около 3000 руб. Сумма очень умѣренная. Съ этимъ приобрѣтеніемъ можно поздравить городъ, пожарная часть котораго далеко не удовлетворяла потребностямъ его. Остается желать только, чтобы на этомъ не останавливались, а поскорѣе увеличили бы число бочекъ, лошадей, исправили бы, еще годные, старые бранспойты и устроили бы необходимыя станціи, въ нѣсколькихъ мѣстахъ города, для содержанія бочекъ съ водою и ручныхъ бранспойтовъ, на случай первоначальной помощи, до пріѣзда пожарной команды. Мѣра эта необходима въ Николаевѣ, по чрезвычайной его растянутости.

Кстати о пожарахъ. 20 августа сгорѣлъ сарай на нашей почтовой станціи, причемъ, кромѣ всего имущества, сгорѣло 50 лошадей. Но дѣло не въ лошадяхъ, а въ томъ, по какому случаю въ городѣ могутъ существовать сараи, крытые камышемъ и, тѣмъ болѣе, занятые подъ станцію, гдѣ всегда больше случайностей для пожара. По счастью, во время пожара, не было большого вѣтра; случись же, на бѣду, вѣтеръ, квартала не существовало бы. Пострадали бы невинные сосѣди, за то, что одинъ изъ нихъ, благопріятствуемый различными побочными обстоятельствами, не по недостатку средствъ, а изъ прихоти, или другихъ видовъ, могъ выхлопотать себѣ противузаконное позволеніе, выстроить среди города чудовищныя камышевыя сараи. Не знаемъ, будутъ ли приняты мѣры къ окончательному запрещенію подобныхъ уродливыхъ построекъ, наводящихъ постоянный ужасъ на сосѣдей, но, покажѣсть, во многихъ мѣстахъ, среди прекрасныхъ каменныхъ зданій, крытыхъ черепицей и желѣзомъ, торчатъ камышевыя крыши сараевъ и, что удивительнѣе, многія изъ этихъ построекъ принадлежатъ людямъ достаточнымъ и построены въ недавнее время. Не знаемъ также, будетъ ли переведена станція въ болѣе безопасное мѣсто, но видимъ и теперь, и сокрушаемся, что скруды сѣна остаются среди жилыхъ зданій и также, какъ и камышевыя сараи, мало успокаиваютъ сосѣдей.

О плаваніи судовъ нашей флотиліи въ августѣ мѣсяцѣ, сообщу вамъ слѣдующее:

Императорская яхта «Тигръ», съ главнымъ командиромъ Нико-

лаевского порта, дѣлала рейсы между Николаевомъ, Севастополемъ, Одессою и Ялтою.

Пароходъ «Турокъ» плавалъ по портамъ съ грузомъ и по другимъ надобностямъ въ Севастополь, Ялту, Керчь, Таганрогъ, Ейскъ, Мариуполь, Бердянскъ, и 24 августа возвратился въ Николаевъ. Теперь «Турокъ» отправленъ собирать со станцій и плавающихъ судовъ гардемаринъ и кондукторовъ, назначенныхъ въ кругосвѣтное плаваніе на фрегатъ «Дмитрій Донской». Въ это плаваніе изъ нашей флотиліи назначено 16 гардемаринъ и 22 кондуктора; нѣкоторые уже отправились въ Петербургъ.

Пароходъ «Тамань», съ директоромъ гидрографическаго департамента, ходилъ въ Сухумъ, Поти, Новороссійскъ, Севастополь и Ялту.

Пароходъ «Ингерманъ» 5 августа вышелъ изъ Николаева въ Константинополь, на станцію, на смѣну парохода «Прутъ».

Пароходъ «Прутъ» возвратился изъ Константинополя 22 августа, пробывъ тамъ годъ и нѣсколько дней; пароходъ этотъ, слѣдуя въ Николаевъ, встрѣтилъ свѣжіе вѣтры, вслѣдствіе чего, три раза долженъ былъ заходить въ порты по западному берегу.

Транспортъ «Воинъ» 16 августа вышелъ изъ Николаева съ грузомъ въ разные порты.

Шкуна «Салгиръ» — развозила письма по маякамъ, а по окончаніи этого порученія поступила на константиновскую станцію.

Корветъ «Ястребъ» — 8 августа отправился изъ Николаева на Сухумскую станцію на смѣну корвета «Рысь».

Корветъ «Зубрь» — 19 августа отправился на Константиновскую станцію на смѣну корвета «Удавъ».

Корветъ «Вепрь», подъ флагомъ младшаго флагмана черноморской флотиліи, съ 1-го августа обошелъ порты Чернаго моря.

Шкуна «Донъ» — отъ Константиновской станціи возвратилась въ Николаевъ.

Шкуна «Абинъ» — плавала по портамъ съ кадетами Штурманской роты.

Затѣмъ суда флотиліи расположены въ настоящее время въ слѣдующемъ порядкѣ:

На Константиновской станціи: корветы «Удавъ», «Зубрь», шкуны: «Салгиръ» и «Келасуры».

На Сухумской станціи: корветъ «Ястребъ», шкуны: «Бомборъ», «Туабсе», и транспортъ «Дунай».

Въ Керчи: брамтвахта парусный транспортъ «Портица» и лоцъ-судно «Рени».

Въ Ростовѣ на Дону: брамтвахта парусная канонирская лодка № 29.»

Въ Севастополѣ: корветы «Рысь», «Вепрь»: шкуна «Эльборусъ» на элингѣ Р. О. п. и т. и брантвахта шкуна «Опытъ».

Въ Очаковѣ: брантвахта шкуна «Аю-дагъ».

На Днѣпрѣ тендеръ «Березань» для гидрографическихъ работъ.

Въ плаваніи: транспорты «Воинъ», «Киля», и пароходъ «Турокъ».

Въ Средиземномъ морѣ: шкуна «Псезуапе».

Въ Константинополѣ: пароходъ «Инкерманъ».

Остальные суда въ Николаевѣ.

Недавно черноморская флотилія записала въ военную исторію свою весьма печальный случай: 7-го августа, въ Сухумѣ съ корвета «Удавъ» былъ посланъ барказъ въ Келасуры для наливки водою; нѣкоторые гардемарины и юнкера воспользовались случаемъ и сбѣжали на берегъ, взявъ охотничьи ружья. Пока барказъ наливался, они отправились въ лѣсъ охотиться; по возвращеніи они, въ ожиданіи окончанія наливки барказа, расположились на берегу чистить ружья, разговаривая съ однимъ абхазцемъ. Немного спустя, раздался изъ-за куста выстрѣлъ и раненный абхазецъ упалъ; на крикъ его сбѣжались туземцы въ большомъ количествѣ и, увидя своего раненнаго, окруженнаго нашими съ ружьями, заподозрѣли нашихъ въ убійствѣ и, не разбирая дѣла, сгорая открыли по барказу винтовочный огонь. Видя предъ собою разгоряченную толпу горцевъ, неслушавшую никакихъ объясненій, наши, не желая вступать въ ссору съ мирными жителями, поспѣшили сбѣжать на барказъ и отвалили отъ берега, надѣясь, что случай этотъ объяснится. Но горцы не остановились и преслѣдовали барказъ выстрѣлами; причеъ гардемаринъ Завойко убитъ на повалъ пулею въ голову, гардемаринъ Шостенскій контуженъ и одинъ матросъ раненъ. Впослѣдствіи выяснилось, что первый выстрѣлъ былъ сдѣланъ изъ за куста какимъ то пьянымъ солдатомъ, который и сознался въ этомъ въ присутствіи горцевъ. По этому дѣлу производится строгое изслѣдованіе; но мертваго не воскресятъ. Жаль гардемарина Завойко; это былъ славный юноша и общалъ быть хорошимъ морскимъ офицеромъ.

Вообще въ послѣднее время на Кавказѣ начинаются безпокойства, живутъ не по мирному; чаще попадаютъ кочермы съ контрабандою, съ оружіемъ, чаще предпринимаются крейсерства, высадки. Не далѣе какъ въ августѣ корветъ «Рысь» взялъ кочерму съ оружіемъ въ большомъ количествѣ и съ порохомъ; на кочермѣ было 53 горца, возвращавшіеся изъ Константинополя; много оружія было выброшено за бортъ во время преслѣдованія.

Поговариваютъ объ усиленіи крейсерствъ еще нѣсколькими су-

дами; но едвали наша миниатюрная флотилія въ состояніи будетъ отдѣлить большое число судовъ; развѣ въ такомъ случаѣ, не подѣлится ли съ нами клиперами или корветами Балтійскій флотъ.

Е. П.

РЕВЕЛЬ.

Продолженіе статистическихъ свѣдѣній объ Эстляндіи.—Промышленность.—Фабрики.—Винокурение и пивоварное производство.—Сельское хозяйство.—Почты и телеграфы.—Общественное образованіе.—Празднованіе тысячелѣтія Россіи въ Ревелѣ.—Выставка садоводства.

19 сентября. Въ прошлой корреспонденціи я обѣщалъ продолжать статистическій обзоръ Эстляндіи за 1861 годъ.

Промышленность. Число здѣшнихъ фабрикъ (*), бывшее въ 1860 году 15, въ 1861 достигло до 19. Прибавились: 1) даго-кертельская фабрика сельско-хозяйственныхъ машинъ; 2) ротермановская, свѣтильнаго газа; 3) фабрика зажигательныхъ спичекъ Ельфенбейна и Ердмана и 4) стеклянная фабрика Ельфенбейна;—всѣ три послѣднія въ Ревелѣ. Нѣтъ особенной нужды дѣлать подробный перечень всѣхъ фабрикъ, числа рабочихъ и величины ихъ производительности; достаточно упомянуть тѣ изъ нихъ, производительность которыхъ увеличилась. Это: 1) кренгольмская мануфактура, 2) фердинандсгофская фабрика уксусу, свинцоваго сахару и красокъ, 3) кирпичная фабрика Холостова въ Ревелѣ, 4) ревельская свѣчная и мыловаренная фабрика, 5) бумажная фабрика Еггера въ Ревелѣ, 6) пильная мельница Кочнева и 7) чугунная фабрика Седерстрема. Въ остальныхъ шести, названныхъ въ февральской книжкѣ Морскаго Сборника за 1862 годъ, производительность уменьшилась.

Теперь нѣсколько подробнѣе о вновь устроенныхъ фабрикахъ. На даго-кертельской фабрикѣ для изготовленія сельско-хозяйственныхъ машинъ (начавшей производство еще въ 1860 году) занимались одинъ мастеръ иностранецъ и 37 туземныхъ рабочихъ; изготовлено 3000 штукъ точенныхъ осей изъ кованаго желѣза и различныхъ сельско-хозяйственныхъ орудій, на общую стоимость 24 000 руб. серебромъ.

Фабрика зажигательныхъ спичекъ Ельфенбейна и Ердмана въ Ревелѣ, производитъ (46 рабочими, по большей части дѣтьми), подъ управленіемъ одного мастера, 180 милліоновъ спичекъ, на сумму 7200 руб. серебромъ.

Ротермановская фабрика свѣтильнаго газа въ Ревелѣ,—1 мастеръ

(*) Промышленные учрежденія, какъ водочныя и кирпичныя заводы, пильныя мельницы и др. а также нѣкоторые незначительныя фабрики маленькихъ Эст. городовъ, о которыхъ мы не имѣемъ свѣдѣній, здѣсь не входятъ въ расчетъ.

вами; но едвали наша миниатюрная флотилія въ состояніи будетъ и 3 рабочихъ; стоимость производительности 16 500 руб. серебромъ.

Стеклянная фабрика Ельфебейна въ Ревелѣ, построенная въ 1861 году, только въ нынѣшнемъ начала производство. На ней работаютъ 2 мастера и 16 рабочихъ, выдѣлывая зеленого и бѣлаго стекла бутылки и стклянки для лекарствъ. Само собою разумѣется, что въ этомъ году нельзя имѣть данныхъ о ея производительности. Замѣчательно, что это первая стеклянная фабрика въ остъ-зейскихъ губерніяхъ, работающая только при помощи каменного угля.

Изъ старыхъ фабрикъ, на пильной мельницѣ Кочнева, въ 1861 году, установлена паровая машина въ 45 лошадиныхъ силъ. Наконецъ, упомянемъ еще: 1) о *кирпичной фабрикѣ* Шпорледера (соединенной съ *солодовней*), на которой занимаются 1 мастеръ и 6 рабочихъ; производительность 7166 руб. серебромъ; и 2) о Ротермановской фабрикѣ *крахмала* въ Ревелѣ; 2 мастера и 20 рабочихъ; производительность 45000 руб. серебромъ.

Вотъ еще нѣсколько подробнѣйшихъ свѣдѣній о *кренгольмской мануфактурѣ*.

Кренгольмская мануфактура имѣетъ, какъ уже прежде было сказано, одну *прядильню*, для тонкой бумажной пряжи и одну *ткацкую* для простыхъ хлопчатобумажныхъ матерій.

Въ *прядильнѣ*, изъ 150 000 веретенъ (на это число была основана фабрика), въ 1861 году, были приведены въ дѣйствіе 77 332 (въ 1860: 61 776) и доставили 71 566 пудъ тонкой пряжи, по средней цѣнѣ 18 руб. сер. за пудъ, на 1 288 188 руб. сер. (въ 1860: 879 750 р. с.). Прядильня приводится въ дѣйствіе: 1) двумя вмѣстѣ работающими водяными колесами, въ 600 лошадиныхъ силъ, и 2) двумя *турбинами*, которыя въ состояніи работать съ сплю 405 лошад. силъ. Въ прядильнѣ работали, подъ управленіемъ англичанина директора, его помощника и 26 подмастерій, 1000 рабочихъ (въ 1860: 875).

Ткацкая имѣла, въ 1861 году, въ дѣйствіи 1000 станковъ (въ 1860: 650), на которыхъ изготовлено около 7 000 000 аршинъ простой хлопчатобумажной матеріи (въ 1860: 4 340 000) на 630 000 руб. сер., считая круглымъ счетомъ по 9 коп. серебромъ аршинъ. Движущею силою было желѣзное, гидравлическое колесо въ 300 лошад. силъ. Въ *ткацкой* работало 800 человекъ (въ 1860: 660) подъ управленіемъ директора англичанина, его помощника и 26 подмастерій. Кромѣ того, въ кренгольмской мануфактурѣ находилось 200 ткачей ручной работы, имѣвшихъ разнаго рода занятіе. Для фабрики привезено: хлопчатой бумаги (изъ Америки, Англіи

и Бремена) 91 084 пуда, каменнаго угля 197 000 пудъ и машинъ 63 000 пудъ, въ общей стоимости на 1 647 155 р. сер.

Число всѣхъ мастерствъ на эстляндскихъ фабрикахъ, въ 1861 году, было 85 (въ 1860: 27), рабочихъ 2533 (2346) и вообще стоимость производительности 2 737 713 руб. сер. (въ 1860: 2 093 023 руб. сер.).

Имѣя въ виду особенный интересъ, который, по поводу введенія, въ настоящее время, акцизной системы, должно имѣть для публики нынѣшнее производство въ Эстляндской губерніи спирта, вина и пива, мы представляемъ нѣкоторые данныя о числѣ существующихъ заведеній для производства горячихъ напитковъ, о массѣ ихъ производительности и о видахъ ихъ потребленія; эти предлагаемыя ниже данныя заключаютъ въ себѣ трехгодичный обзоръ, отъ осени 1858 года до лѣта 1861, и исчислены по 50° спиртометру *Траллеса*.

Въ слѣдующихъ городахъ и уѣздахъ Эстляндской губерніи: Ревелѣ, Везенбергѣ, Вейсенштейнѣ и Гапсалѣ нѣтъ совсѣмъ винокурень; въ остальныхъ же уѣздахъ въ 1858—59 году было 292 винокурни, въ которыхъ выкурено 899 812 ведеръ; въ 1859—60 г. винокурень 284, выкурено 923 486 ведеръ; въ 1860—61 г. винокурень 262, выкурено 725 822 ведра. Изъ этого количества *поступило по всей Эстляндіи* въ распивочную продажу: въ 1858—59 г.—469 325 ведеръ, въ 1859—60 г.—457 005, въ 1860—61 г.—459 233; на выдѣлку свѣт. газа, ликера, уксуса, свинц. сахара, лагу, политуры, рому и бальзаму: въ 1858—59 г.—52 737 вед., въ 1859—60 г.—49 581, въ 1860—61 г.—39 843; *вывезено* моремъ за границу: въ 1858—59 г.—78 236 вед., въ 1859—60—106 419, въ 1860—61 1400; въ Нарву въ 1858—59—285 422 вед., въ 1859—60—289 064, въ 1860—61—220 668; въ Лифляндію въ 1858—59—21 092 вед., въ 1859—60—21 417, въ 1860—61—4678 ведеръ.

Изъ выдѣланнаго количества было поставлено въ казну: въ 1859 году 237 640 ведеръ, въ 1860—251 709 и въ 1861—207 525 ведеръ. Довольно значительная пустота въ вышепоказанныхъ данныхъ, именно о здѣшнемъ потребленіи вина и вывозѣ приходится на счетъ тѣхъ количествъ, которыя, съ одной стороны, переходятъ, контрабанднымъ путемъ, въ Финляндію, а съ другой—того вина и спирта, который изъ Лифляндіи вывозится въ Эстляндію. Объ этомъ у насъ нѣтъ никакихъ матеріаловъ.

Не можетъ быть лишней интереса сопоставленіе средняго потребленія вина съ числомъ населенія. Для этого мы принимаемъ приблизительныя статистическія данныя о здѣшнемъ населеніи за вѣрныя и находимъ, при сравненіи ихъ съ трехгодичнымъ среднимъ количествомъ потребленія вина, слѣдующія числа. При населеніи

въ 304 000 (круглымъ числомъ) и годичномъ потребленіи вина, по меньшей мѣрѣ, 461 854 ведеръ, приходится около $1\frac{1}{8}$ ведра, или $11\frac{1}{8}$ кружки на человѣка; между тѣмъ какъ, считая по отдѣльнымъ городамъ и уѣздамъ, приходится совсѣмъ другое отношеніе. Именно: на одного жителя въ *Ревелѣ*— $23\frac{3}{8}$ кружки, въ *Гапсалѣ*—19 кр., *Везенберѣ*— $44\frac{1}{8}$ кр., *Вейсенштейнѣ*—48 кр., въ *Гарріэнѣ* около 10 кр., *Вирландѣ* почти 15, *Иервенѣ* $22\frac{1}{8}$, и въ *Викѣ* $11\frac{1}{8}$. Такимъ образомъ, наибольшее количество вина расходится въ *Иервенѣ* (считая вмѣстѣ съ *Вейсенштейномъ*); напротивъ, наименьшее, безъ сомнѣнія, въ *Викѣ* (считая и *Гапсалѣ*), между тѣмъ, какъ незначительное количество, приходящееся на долю *Гарріэна*, уравнивается близостью *Ревеля*. Впрочемъ, благоприятнѣйшему состоянію *Вика* много способствовали, часто возобновлявшіяся, распоряженія о закрытіи тамошнихъ шинковъ.

Что касается до производства пива, то мы узнаемъ изъ собранныхъ по этому предмету, за послѣдніе 3 года (1859, 1860 и 1861), здѣшнимъ статистическимъ комитетомъ свѣдѣній, что число всѣхъ пивоварень, въ нашей губерніи, достигаетъ 152, изъ которыхъ 11 въ городахъ (8 въ *Ревелѣ*, и остальные въ уѣздныхъ городахъ) и 141 въ городовахъ. Все количество произведеннаго *столоваго пива* достигаетъ: *въ городовахъ*: въ 1859 году 1935 бочекъ (въ 12 вед.), 1860—2194, и въ 1861—2428, *въ городахъ*: въ 1859 г. 5085 б., 1860—5433, въ 1861—4881 (изъ которыхъ на долю *Ревеля* приходится 4547, 4884 и 4361). *Простаго пива* произведено: *въ городовахъ*: въ 1859 г. 14 040 бочекъ, 1860—14 717, и въ 1861—14 655; *въ городахъ*: въ 1859 г. 772 бочки, 1860—888 и въ 1861—923. Такимъ образомъ, возвышеніе производства пива (и при этомъ потребленія) замѣтно, въ послѣдніе три года, какъ въ городовахъ, такъ и въ городахъ. Оно достигаетъ, въ *столовомъ пивѣ*, въ городовахъ, до 500 бочекъ, и въ *простомъ* до 400, а въ городахъ—въ *столовомъ* 200 б., и въ обыкновенномъ 150.

Смотря съ точки зрѣнія народнаго благосостоянія и сравнивая это возвышеніе производства пива съ уменьшеніемъ, въ то же время, производства вина, нельзя не порадоваться такому обстоятельству.

Сельское хозяйство. Какое богатое поле для статистическихъ изысканій представляетъ сельско-хозяйственная область, достаточно видно изъ прекраснаго, недавно вышедшаго сочиненія барона Гейкинга: «*Statistische Studien über die ländlichen Zustände Kurlands.*» Одинъ взглядъ на эту книгу способенъ возбудить живѣйшее сожалѣніе, что мы, въ *Эстляндіи*, не владѣемъ ничѣмъ подобнымъ. Какъ говорить, здѣшнее сельско-хозяйственное общество намѣревается приняться за

подобное дѣло. Желательно, чтобы оно ни минуты не медлило такою работою.

Изъ представленныхъ статистическимъ комитетомъ свѣдѣній, по прежнему, нельзя положиться на вѣрность числа рогатаго скота и лошадей, и по прежнему, приходится ограничиться только мериносами и количествомъ добытой съ нихъ шерсти.

Вотъ сравнительная таблица за 1860—61 годы.

	1860.		1861.	
	Число мери- носовъ.	Количество шерсти въ пудахъ.	Число мери- носовъ.	Количество шерсти въ пудахъ.
Гарріэнь	25528	1641	28734	1838
Іервенъ	29929	1989	34657	2360
Вирландъ	26208	1609	24292	1610
Викъ	13455	833	13852	886
Сумма	95120	6072	101535	6694

Изъ этого видно, что и въ прошедшемъ году овцеводство удержало свое постоянное возрастаніе, какъ вообще во всей губерніи, такъ и по отдѣльнымъ уѣздамъ. Это можно сказать и объ Вирландѣ, ибо хотя число овецъ въ этомъ уѣздѣ стало менѣе, за то увеличилось количество добытой съ нихъ шерсти. Наибольшими стадами мериносовъ, въ прошедшемъ году, владѣли въ Гарріэнь: помѣстье Маартъ 2300 головъ; въ Викѣ замокъ Фикель 2000 гол., въ Іервенѣ помѣстье Альпъ 2275 головъ, и въ Вирландѣ—Везенбергскій замокъ 2050 головъ.

Почты и телеграфы. Эстляндія имѣла въ прошедшемъ году: 1 губернскую почтовую контору, 4 уѣздныхъ, 1 временное отдѣленіе въ *Силламени* и 20 станцій, которыя могли принимать обыкновенную внутреннюю корреспонденцію. Вообще, во всѣ почтовые учреждения Эстляндской губерніи, въ 1861 году:

поступило частныхъ писемъ	158795	отослано частныхъ писемъ	191684
казенныхъ »	71335	казенныхъ »	85197
сумма	230130	сумма	276881
частныхъ тюковъ	4463	частныхъ тюковъ	3062
казенныхъ »	1036	казенныхъ »	769
сумма	5499	сумма	3831

Стоимость полученныхъ посылокъ деньгами и вещами:

въ частныхъ письмахъ	1 019 460 р. с.
частныхъ тюковъ	106 803 » »
въ казенныхъ пакетахъ	841 783 » »
общая стоимость	1 968 046 р. с.

Стоимость *отосланных* посылокъ деньгами и вещами:

въ частныхъ письмахъ 1 095 006 р. с.

въ казенныхъ пакетахъ 394 390 » »

частныхъ тюковъ 32 626 » »

общая стоимость 1 522 022 р. с.

Число *отосланных* за границу франкированныхъ писемъ достигло 5859, нефранкированныхъ 9749. *Присланных* изъ за границы, франкированныхъ 6725, нефранкированныхъ 12 187. Годичный сборъ всѣхъ эстляндскихъ почтовыхъ учрежденій достигъ 48 126 р. сер.; изъ нихъ въсовыхъ 24 754 р. с. Такимъ образомъ, при населеніи въ 304 000 жителей и 191 000 писемъ, на одного человѣка, среднимъ числомъ, приходится 0,6 письма. Слѣдуя «Статистикѣ прусскаго государства» Dieterici, число писемъ, подлежащихъ пересылочной платѣ, достигло 78 945 234, и, такимъ образомъ, при населеніи въ 18 милл., на каждого человѣка приходилось 4,4 письма.

Неблагопріятнѣе чѣмъ въ Эстляндіи, это отношеніе оказывается въ Курляндіи, гдѣ въ 1861 году на одного человѣка приходилось 0,4 письма.

Телеграфы. Эстляндія имѣетъ двѣ телеграфныя станціи: одна въ Ревелѣ и другая въ Гапсалѣ; изъ Ревеля *три* линіи: въ Петербургъ, Перновъ и Гапсаль. Число всѣхъ отосланныхъ съ ревельской станціи депешъ въ 1861 году, достигло 3508, а выручка съ нихъ 6652 руб. сер. Мы не могли узнать о числѣ полученныхъ депешъ, а также не имѣемъ свѣдѣній о дѣятельности гапсальской телеграфной станціи; извѣстно только, что число пересланныхъ ею депешъ едва превосходить 200.

Общественное образованіе. Подъ именемъ общественнаго образованія мы разумѣемъ здѣсь то, которое преподается собственно въ школахъ, будь это казенныя или частныя училища. При совершенно же различной организаціи городскихъ и сельскихъ школъ, мы считаемъ за лучшее рассмотреть ихъ отдѣльно. Во первыхъ:

а) *Городскія школы.* Число ихъ, вмѣстѣ съ дворянскою школою Ritter und Domshule и различными небольшими училищами при благотворительныхъ заведеніяхъ въ городахъ, достигаетъ 46; изъ нихъ 19 казенныхъ и 27 частныхъ школъ. Изъ числа первыхъ приходится на долю Ревеля: 2 высшія школы съ гимназическимъ курсомъ (гимназія и Ritter und Domschule), 1 уѣздное училище, 2 элементарныхъ и 1 приуготовительная школы; на долю Гапсала и Вейсенштейна, 3 школы, Везенберга 2, Балтійскаго порта и Леаля одна школа. Училища въ маленькихъ городахъ имѣютъ Леаль—уѣздныя и элементарныя. Число всѣхъ обучавшихся, въ 1861 году, въ названныхъ 46 школахъ достигало 3056; изъ нихъ 1561 прихо-

дѣлились на казенныя и дворянскія и 1495 на частныя школы. Въ казенныхъ и дворянскихъ школахъ было 1120 муж. и 441 жен. пола, а въ частныхъ 545 муж. и 950 жен. пола. По сословіямъ ученики раздѣлялись слѣдующимъ образомъ:

	муж.	жен.
1) Потомственныхъ и личныхъ дворянъ	355	544
2) Духовнаго званія	36	39
3) Почетныхъ гражданъ и купцовъ	166	102
4) Гражданъ	795	520
5) Крестьянъ	283	149
6) Иностранцевъ	43	24

Вообще 1678 мужскаго и 1378 женскаго пола.

б) *Сельскія школы.* Кромѣ двухъ семинарій для приготовленія народныхъ учителей въ Иедеферѣ и Куде, содержимыхъ на счетъ дворянства, изъ которыхъ первая посѣщалась 10 и послѣдняя 12 воспитанниками, Эстляндія имѣла въ 1861 году 226 приходскихъ и мірскихъ школъ, о которыхъ мы можемъ сообщить, изъ официальныхъ источниковъ, слѣдующее:

I. Пропстей Остиарріэнъ.

1) Приходъ Кизаль	ни одной школы.
2) — St. Johannis	4 школы 129 учениковъ.
3) — Іорденъ	1 » 12 »
4) — Кошъ	6 » 115 »
5) — St. Jürgens	1 » 11 »
6) — Іеглехтъ	1 » 22 »

II. Пропстей Вестарріэнъ.

1) Приходъ Кегель	2 школы 25 учениковъ.
2) — Нисси	ни одной школы.
3) — Харгерсъ	ditto.
4) — Ранпель	2 » 28 »
5) — Матіасъ и Крейтцъ	6 » 105 »

III. Пропстей Іергенъ.

1) Приходъ St. Johannis	7 » 166 »
2) — Вейсенштейнъ и Св. Анны	2 » 32 »
3) — Тургель	ни одной школы.
4) — Ампель	16 » 165 »
5) — St. Matthaei	ни одной школы.
6) — St. Petri	12 » 683 »
7) — St. Marien-Magdalenen	11 » 346 »

IV. Пропстей Вирландъ.

1) Приходъ Симонисъ	20 школъ 783 ученика.
2) — Haljal	5 » 134 »
3) — Klein Marien	9 » 275 »
4) — St. Catharinen	9 » 347 »

5)	—	Bezenbergъ	8	»	232	»
6)	—	Jacobi	16	»	379	»

V. Пропстей Инзулрвикъ.

1)	Приходъ	Кейнисъ	2	школы	59	учениковъ.
2)	—	Ронксъ		ни одной	школы.	
3)	—	Kessalez		»	»	
4)	—	Wörmsö		»	»	

VI. Пропстей Ландвикъ.

1)	Приходъ	Фиккель	6	школъ	233	ученика.
2)	—	Goldenbeit и Piersal . .	3	»	88	»
3)	—	St. Michaelis	2	»	103	»
4)	—	Leal и Kirrefer	6	»	193	»
5)	—	Merjamor	5	»	130	»

VII. Пропстей Аллентакенъ.

1)	Приходъ	Maholm	4	школы	191	ученикъ.
2)	—	Waiwara	5	»	187	»
3)	—	Ieve	24	»	1404	»
4)	—	Luggenhusen	9	»	425	»

VIII. Пропстей Штрандвикъ.

1)	Приходъ	Röna		ни одной	школы.	
2)	—	St. Martenz	8	школъ	223	ученика.
3)	—	Rötsel	7	»	171	»
4)	—	Karusen	4	»	125	»
5)	—	Hapsal		ни одной	школы.	
6)	—	Hanhel und Werpel . . .	4	школы	128	учениковъ.

Итого вообще . . . 226 школъ 7708 учениковъ.

Этимъ и закончимъ статическій обзоръ Эстляндіи, объщая въ послѣдствіи поговорить поподробнѣе о способахъ образованія, предоставленныхъ крестьянамъ.

Теперь обратимся собственно къ разказу о жизни ревельцевъ за послѣдній мѣсяцъ.

Лѣтнія удовольствія покончились, по обыкновенію, 1 сентября. Салонъ и новое зданіе теплыхъ и грязныхъ ваннъ закрыты. Изрѣдка только въ хорошую погоду видны прогуливающіеся въ Екатериненталѣ. Впрочемъ, нынче нельзя пожаловаться на слишкомъ быстрое наступленіе осени; деревья упорно отстаиваютъ свои листья, а одно изъ нихъ, именно яблоня, даже начало во второй разъ цвѣсти (*). Въ послѣдніе дни въ особенности погода стоитъ даже очень хорошая.

День тысячелѣтія Россіи отпразднованъ въ Ревелѣ весьма порядочно.

Празднество это на столько заслуживаетъ вниманія, что о немъ можно разказать поподробнѣе. Раннимъ утромъ колокольный звонъ

(*) Въ городѣ, въ Земляной улицѣ, въ саду, принадлежащемъ къ дому подл. № 408.

во всѣхъ лютеранскихъ церквахъ, извѣстилъ жителей о наступленіи рѣднаго праздника. Затѣмъ началась божественная служба, а по окончаніи ея составила процессія изъ лютеранскаго духовенства, ратсгеровъ и многихъ членовъ городскихъ гильдій, и предшествуемая отрядомъ шварценгейптеровъ въ формѣ, направилась изъ церкви св. Олая, чрезъ Морскую улицу, къ эстонской церкви Св. Духа, гдѣ къ ней присоединились прихожане этой церкви. Потомъ процессія, сопровождаемая огромнымъ стеченіемъ народа, направилась чрезъ Серебряную улицу и новыя ворота къ мѣсту, назначенному для новой эстонской церкви. Улицы, по которымъ проходило это шествіе, были украшены по праздничному, въ особенности дома черноголовыхъ, большой и малой гильдій, а средняя часть Серебряной улицы перешеголяла всѣ остальные; здѣсь гирлянды, флаги и пр. покрывали дома сверху до низу. При входѣ на мѣсто закладки новой церкви были со вкусомъ устроены изъ зеленыхъ вѣтвей триумфальныя ворота, а отъ нихъ, чрезъ весь грунтъ, назначенный подъ строеніе, до алтаря украшеннаго вѣтвями и цвѣтами, вела аллея изъ еловыхъ деревьевъ. Процессія пройдя триумфальную арку отправилась по аллеѣ къ алтарю. Огромныя массы народа покрывали выше лежащія части гласиса и городскихъ валовъ.

Праздникъ закладки былъ начатъ хораломъ процѣтымъ нашими музыкальными обществами; потомъ послѣдовало благословеніе начатаго строенія и короткая проповѣдь къ прихожанамъ, сказанная сунпрентендентомъ Гиргенсономъ, а затѣмъ бюргермейстеръ Майеръ заложилъ основной камень, и эстонцы пропѣли хоромъ. Этимъ торжественнымъ актомъ была завершена первая, церковная часть праздника.

Но прежде, чѣмъ продолжать описаніе дальнѣйшаго празднества, воспользуемся случаемъ и скажемъ нѣсколько словъ объ обстоятельствахъ предшествовавшихъ и сопровождавшихъ это повидимому отрадное для всего здѣшняго эстонскаго населенія событія.

Читатели припомнятъ, можетъ быть, что нѣсколько мѣсяцевъ тому назадъ въ корреспонденціи изъ Ревеля сообщена была краткая исторія здѣшней новой эстонской церкви, именно, что часть эстонцевъ, недовольныхъ безконечнымъ ожиданіемъ давно обѣщанной церкви, обратилась въ сосѣдній съ нижнимъ городомъ Вышгородъ, гдѣ и было оказано имъ съ готовностью всевозможное для этой цѣли пособіе. Наконецъ, старанія эти увѣнчались успѣхомъ: въ одинъ изъ лѣтнихъ мѣсяцевъ этого года воспослѣдовало Высочайшее соизволеніе на учрежденіе особеннаго эстонскаго прихода въ Вышгородѣ. Вслѣдъ за тѣмъ, около 2 недѣль тому назадъ, попечители новаго прихода пригласили, чрезъ Rev. Zi., прихожанъ къ

выбору церковныхъ старшинъ, для составленія церковнаго совѣта, изъясняя, что по Высочайше утвержденному положенію новаго прихода къ нему принадлежатъ: 1) эстонцы, живущіе въ Вышгородѣ и 2) приписанные къ вышгородскому обществу, на томъ основаніи, что общество это приняло на себя часть расходовъ по содержанію новой церкви и церковныхъ служителей.

Нѣсколько дней послѣ этого появилось въ газетахъ, со стороны церковнаго совѣта эстонской церкви въ Нижнемъ Ревелѣ объявленіе (также на эстонскомъ языкѣ), прямо противорѣчащее первому объявленію, на томъ основаніи, что будто въ немъ не приведены слова подлиннаго положенія съ точностію, и потому запрещающее прихожанамъ, живущимъ въ чертѣ Нижняго Ревеля, участвовать въ предполагаемыхъ въ Вышгородѣ выборахъ старшинъ для новаго прихода. Можно себѣ представить въ какое недоумѣніе и удивленіе эта вражда между церковными попечителями должна была ввести все эстонское народонаселеніе. Сколько извѣстно, нѣмецкое населеніе, какъ и вообще городское, нигдѣ не стѣснено крѣпостною зависимостью отъ того, или другаго пастора и каждый свободно можетъ себѣ выбрать духовнаго отца; откуда-же вдругъ такое запрещеніе перехода въ другой приходъ!

Кому при этомъ не можетъ придти на мысль, что слово *приходъ* имѣетъ двоякое значеніе, и кто не былъ-бы поставленъ въ тупикъ при разгадкѣ вопроса изъ за сохраненія *какого прихода* въ цѣльности такъ разгорячились почтенные церковные попечители?

Теперь будемъ опять продолжать о празднествѣ. По окончаніи закладки новой эстонской церкви здѣшнее общество пѣвцовъ собралось на большомъ рынкѣ (называемомъ здѣшними русскими шведскимъ) и, составивъ кругъ, съ знаменами въ рукахъ, спѣло съ аккомпаниментомъ музыки, національный гимнъ.

Въ 3 часа по полудни начались народныя увеселенія, центръ которыхъ составляли столбы, поставленные на гласисѣ между Нарвскими и Михайловскими воротами, а главнѣйшій пунктъ, на который въ теченіе нѣсколькихъ часовъ обращались глаза тысячъ народа, собравшагося на этомъ мѣстѣ, были разныя цѣнныя вещи, положенныя на вершинахъ столбовъ и поджидавшія желающихъ вскарабкаться до нихъ и воспользоваться ими. Въ другомъ мѣстѣ была устроена будка для дароваго угощенія народа «яствами и питіемъ», а на сосѣднемъ валу играла музыка. Праздничные обѣды были: въ *акцизномъ* клубѣ, въ домѣ Черноголовыхъ, въ домѣ гильдіи Св. Канута, а также въ Фальксъ-паркѣ собраніе членовъ вышгородской гильдіи, и обѣды для бѣдныхъ и арестантовъ въ благотворительныхъ заведеніяхъ и тюрьмахъ.

Съ наступленіемъ темноты развернулась такая всеобщая и блестящая иллюминація въ городѣ, какой мы здѣсь давно не видали. Транспаранты въ публичныхъ и частныхъ домахъ (одинъ съ снимкомъ новгородскаго памятника у ратуши), вензеля Царственной Четы надписи, соответствовавшіе празднику, на старомъ рынкѣ (шведскій) триумфальныя ворота, богато украшенныя гирляндами, флагами и лампами, и на большей части главныхъ улицъ изобиліе фонарей между цвѣтами и флагами, все это могло-бы дать лучшую картину, если-бы жестокій вѣтеръ нѣсколько не повредилъ этому. Прибавлю еще, что на русскомъ рынкѣ, съ $\frac{1}{8}$ и до 8 часовъ вечера былъ фейерверкъ. На другой день городъ былъ опять иллюминированъ.

Не помню въ которой изъ корреспонденцій я говорилъ, что въ Ревелѣ готовится выставка общества садоводства. Выставка эта была недѣли полторы тому назадъ и заключала въ себѣ много богатыхъ коллекцій различнаго рода растений и плодовъ, и между прочимъ образцы отличной садовой мебели изъ желѣза, ивовыхъ прутьевъ и проч. Русскіе огородники выставили простую и цвѣтную капусту необыкновенной величины.

В. В. Ивановъ.

Кронштадтъ.

Дѣятельность Кронштадтскаго порта, въ отношеніи коммерческаго мореплаванія.—Правы купеческой гавани.—Быть коммерческихъ матросовъ.—Битва въ «заведеніи».—Герой-американецъ и бесполезность конвоя.—Дѣятельность военной гавани.—Пароходы-монополисты.—Увеселенія.—Гибель военного парохода «Гремящій».

26 сентября. На этотъ разъ сообщу вамъ нѣкоторыя свѣдѣнія о торговой дѣятельности нашего порта, но предварительно считаю долгомъ предупредить, что какъ человѣкъ, не посвященный во всѣ тайнства биржеваго и таможеннаго дѣла, я могъ пропустить безъ вниманія свѣдѣнія, имѣющія большое значеніе въ торговомъ мірѣ; и обратно, хлопотать о томъ, что вовсе не важно. Сказавши это, я приступаю къ дѣлу. Морская заграничная торговля нашего порта, въ началѣ нынѣшняго лѣта, шла необыкновенно вяло, фрахты стояли низко, суда, по большей части, уходили изъ Кронштадта съ балластомъ или съ досками,—весьма недорогимъ грузомъ. Привозили каменный уголь, фрукты и оливковое масло. Вообще, въ это время, каменный уголь видимо разыгрывалъ главную роль въ привозной торговлѣ, даже пароходы грузились имъ, а за границу, какъ уже сказано выше, шли однѣ только доски, и то плохо. Всю первую половину лѣта стоялъ такой порядокъ вещей. Въ іюлѣ, фрахты начали подыматься, и теперь они стоятъ такъ высоко, что изъ заграницы суда съ балластомъ идутъ сюда за грузомъ. Въ настоящую

минуту, торговая дѣятельность нашего порта сильно оживилась, начали приходить корабли изъ Гаванны съ сахаромъ, кофе, сигарами и другимъ дорогимъ грузомъ. Отъ насъ везутъ: хлѣбъ въ зернѣ и муку, льняное сѣмя, сало, кости, пеньку, смолу, доски и лѣсъ. Въ числѣ привозныхъ продуктовъ должно считать и соль, привозимую въ довольно большомъ количествѣ. Съ начала навигаціи и до сихъ поръ, т. е. до 20 сентября, въ приходѣ 1744 судна, въ отходѣ 1408 судовъ; въ томъ числѣ, въ приходѣ 260 пароходовъ и въ отходѣ 234 парохода.

Число судовъ въ приходѣ, расположенныхъ по національностямъ.

	Парусныхъ.	Паровыхъ.
Съ начала навигаціи:		
Англійскихъ судовъ было	709	110
Голландскихъ »	242	15
Датскихъ »	89	»
Русскихъ »	68	16
Любскихъ »	3	68
Норвежскихъ »	70	»
Ганноверскихъ »	65	-
Шведскихъ »	53	7
Ольденбургск. »	38	»
Французскихъ »	40	15
Итальянскихъ »	38	»
Американскихъ »	10	»
Гамбургскихъ »	7	»
Мекленбургск. »	6	»
Бельгійскихъ »	»	3
Австрійскихъ »	1	»
Бременскихъ »	1	»

Во всю навигацію съ хлопкомъ пришло всего одно только судно, небольшой норвежскій баркъ въ 354 тонна. Хлопокъ былъ бразильскаго происхожденія. Въ прежнія времена, огромные «американцы», съ своимъ грузомъ хлопка, были едва-ли не лучшимъ украшеніемъ нашей купеческой гавани. Правда, и теперь еще есть нѣсколько весьма замѣчательныхъ парусныхъ судовъ, но ихъ, сравнительно, очень немного. Въ числѣ самыхъ красивыхъ можно считать гамбургское судно *Victoria*, пришедшее сюда съ баластомъ, и американскій корабль *Neva*. Оба они принимаютъ казенный грузъ, состоящій изъ провіанта и разныхъ припасовъ, для доставки въ наши порты Восточнаго океана. Приходящіе сюда англичане, по преимуществу угольщики, замѣчательны по своему безобразному виду. Но за то, говорятъ, что въ торговлѣ это едва-ли не самыя выгодныя суда. Мы показывали, напримѣръ, неуклюжее, даже не обшитое мѣдью,

трехмачтовое судно *Pearl* изъ Хартленпуля. Это судно, съ вооруженіемъ, стоитъ около 3000 руб. Въ теченіе нынѣшняго лѣта оно успѣло сдѣлать два рейса въ Кронштадтъ и выручило 7000 р. за одни фрахты. Владѣльцы купленныхъ у казны старыхъ парусныхъ военныхъ транспортовъ, какъ кажется, были не менѣе счастливы. Они приобрѣли два судна: *Гансаль* и *Ока* за 10 000 руб. съ вооруженіемъ и теперь, за первый рейсъ, получаютъ за фрахтъ 7500 р. (они принимаютъ грузъ хлѣба въ зернѣ для Улеборга). Разумѣется, изъ этой суммы надо вычесть расходы по вооруженію и снабженію судовъ, жалованье шкиперамъ и командѣ, но при всемъ томъ, все-таки остается весьма порядочная цифра, составляющая огромный процентъ съ затраченнаго капитала.

Нравы купеческой стѣнки и гавани чрезвычайно оригинальны; они представляютъ собою особенный міръ, непонятный для остальныхъ смертныхъ, міръ космополитный, непрпналежащій ни къ какой исключительной національности, міръ непрерывной работы и, вмѣстѣ съ тѣмъ, разгульный, шумный и мрачный міръ. Положимъ, что входитъ въ гавань какой нибудь бѣдный угольщикъ-англичанинъ; если прослѣдить за нимъ и его обитателями во все время, пока судно будетъ находиться въ гавани, то его исторія будетъ исторіей почти всѣхъ остальныхъ. Переходъ изъ Гуля или Нью-кэстля сдѣланъ былъ въ 20 дней; во все это время шкиперъ и матросы неутомимо работали; они мокли на дождѣ, дрожали отъ стужи, ихъ обдавало соленой водой. Безпрестанно качали они воду изъ трюма, потому что ихъ старое судно, перегруженное тяжелымъ каменнымъ углемъ, ползло и лѣзло во всѣхъ своихъ членахъ. Въ эти 20 дней они ѣли солонину, копченые окорока, треску, картофель и горохъ, и запивали все это грогомъ и чаркою рому. Наконецъ, приходятъ они въ Кронштадтъ, судно описано, запечатано, его вводятъ въ гавань. Декларация подана, шкиперъ явился въ контору и отправился въ трактиръ, пить грогъ, курить сигару и толковать о фрахтѣ. Матросы берутъ денегъ, въ счетъ жалованья, также ѣдутъ на берегъ и начинаютъ кутить. Между тѣмъ, судно выгружается, получается новый фрахтъ, грузятъ другіе товары и дѣлаютъ расчетъ. Оказывается, что матросы, во все это время пьянствовавшіе на берегу, не только ничего не заслужили за переходъ, но еще задолжали каптейну и штурману. Судно выходитъ за гавань, отправляется въ море и начинаются вахты, солонина, треска и горохъ. А между тѣмъ, матросъ все также бѣденъ, все также зависимъ, и случись съ нимъ несчастіе, ему негдѣ приклонить голову.

Можетъ быть, на берегу эти люди наслаждаются жизнію? Да, пожалуй, по своему: пьяные съ утра до поздней ночи, они утромъ

катаются на извозчикахъ, которые надуваютъ ихъ, а вечеромъ пляшутъ джигу, въ какойнибудь отвратительной тавернѣ. Драка съ полицейскимъ, перебранка съ штурманомъ, потомъ арестъ въ трюмѣ брайтвахты или въ карцерѣ полицейскаго дома, подбитый глазъ и помятые бока,—вотъ единственныя случайности этой однообразной и безпутной жизни. Таково, по большей части, шумное и безпокойное населеніе купеческой гавани. Каптейны и шкипера, народъ болѣе образованный, аристократы этого особеннаго міра, живутъ нѣсколько иначе, нѣсколько болѣе по людски: по вечерамъ они собираются въ довольно опрятныхъ нѣмецкихъ гостинницахъ, и тамъ, за грогомъ и пивомъ, толкуютъ о фрахтахъ; нѣкоторые ѣздятъ даже въ Петербургъ и тамъ гуляютъ по набережнымъ и по Невскому.

Трудная, грустная жизнь матроса купеческаго судна, жизнь безъ будущности, безъ надежды на кровъ и покой на старость (*). Весьма немногіе изъ этихъ людей умѣютъ устроиться иначе, умѣютъ скопить небольшой капиталъ, завестись семьей и кончить вѣчныя и тяжкія странствованія осѣдлою жизнью гражданина. Дурная нравственность, несчастная привычка къ спиртовымъ напиткамъ, отсутствіе религіознаго чувства и какаля-то жалкая удаля губить этихъ людей. Коммерція пользуется ими, она эксплуатируетъ ихъ, мало заботясь о нравственности этихъ морскихъ пролетаріевъ. Непредусмотрительность и безпечность матросъ и ихъ пороки служатъ лучшей гарантіею для легкаго и дешеваго укомплектованія корабельныхъ командъ. Грустно видѣть человѣка, пропивающаго въ одинъ день плоды цѣлаго мѣсяца трудовой жизни, исполненной всякаго рода лишеній. Грустно думать, что всѣ тѣ предметы роскоши и удобства жизни, которые везутся къ намъ изъ за моря, для нашего комфорта и удовольствія, оплачиваются дорогою цѣной жалкой, безвыходной жизни нѣсколькихъ сотенъ тысячъ людей.

Нравы шкиперовъ и командъ паровыхъ судовъ значительно лучше той печальной картины, которую я н. бросалъ выше. Здѣсь видѣнъ прогрессъ и надо надѣяться, что участь матроса коммерческаго судна со временемъ улучшится. Правительства, люди коммерческіе и самыя общества мореходныхъ народовъ, занимающихся морскою торговлею, должны постоянно заботиться объ улучшеніи быта и нравственности вольныхъ матросовъ. Развитіе и образованіе шкиперовъ и каптейновъ не мало будутъ способствовать этому общему и гуманному дѣлу. До сихъ поръ еще шкипера парусныхъ судовъ, по большей части, отличались грубостію и крайнимъ невѣжествомъ.

(*) Въ Англіи и Америкѣ существуетъ нѣсколько благотворительныхъ учреждений и частныхъ обществъ, обеспечивающихъ участь матросовъ подъ старость, ихъ вдовъ и дѣтей.

«Нынче у насъ очень спокойно», говорилъ мнѣ г. L., переводчикъ въ одной изъ здѣшнихъ конторъ, человѣкъ, хорошо знакомый съ бытомъ и нравами обитателей купеческой гавани. «Хотя и случаются какія нибудь исторіи, да все мелочь, все больше одиночныя схватки. А такихъ, большихъ дракъ не бываетъ», прибавилъ онъ.

«Развѣ прежде бывали повальныя схватки, шли партіи на партію?» спросилъ я обязательнаго собесѣдника, охотно рассказывающаго все, что касается до каптейновъ.

«Помилуйте! какъ еще часто, въ особенности эти американцы.... у! бѣдовый народъ. Никогда не забуду я Джайля; такъ сказать, былъ молодецъ», отвѣчалъ переводчикъ, значительно покачивая головой. Вѣрно Джайль былъ дѣйствительно молодецъ, если воспоминанія о немъ сохранились въ головѣ человѣка, передъ которымъ, какъ въ калейдоскопѣ, каждый день повторялись десятки матросскихъ исторій. Я былъ сильно заинтересованъ, и попросилъ г. L. рассказать исторію Джайля. Онъ съ удовольствіемъ выполнилъ мою просьбу, и я рѣшаюсь передать его рассказъ, потому что онъ можетъ служить типомъ тѣхъ сценъ, которыя такъ часто разыгрываются между обитателями купеческой гавани.

«Была осень, я жилъ дома,» рассказывалъ переводчикъ, «мы только что перебрались съ брантвахты и меня рѣдко тревожили. А все таки случалось; все больше приходилось разбирать ссоры и драки. Въ ту зиму, у насъ въ Кронштадтѣ, зазимовало много купеческихъ кораблей, и безъ исторій не обходилось. Въ одну ненастную ночь, я лежалъ въ постели и не безъ удовольствія прислушивался въ завыванію осенняго вѣтра. Я припоминалъ мою сырую и холодную комнату на внутренней брантвахтѣ; какъ вдругъ! стукъ въ дверь прекратилъ мои сладкія мечты, и суровая дѣйствительность явилась передъ мною въ лицѣ городского. «Ваше благородіе,— пожалуйста; въ заведеніи около банъ каптены дерутся,» сказалъ онъ скороговоркою. Черезъ нѣсколько минутъ я былъ на полѣ сраженія.

«Картина была ужасная. Большое, но низкое зало было наполнено душливымъ воздухомъ, смѣсью табачнаго дыма, испареній грога и пива, и какимъ-то особеннымъ, кислымъ, непріятнымъ, сырмъ запахомъ. У средней стѣны устроена была конторка и столъ съ напитками; въ углу, за эстрадой, помѣщались пьяные музыканты. Зало освѣщалось дымными лампами, а въ люстрѣ горѣли два или три огарка. Страшное смятеніе царствовало всюду. Нѣмка хозяйка и ея *demoiselle de comptoir* выскочили изъ за конторки и разстрепанные, со всѣми признаками ужаса, метались посреди сражавшихся. Какія то другія гости попрытались по угламъ и изъ за грязныхъ красныхъ занавѣсокъ, со страхомъ и трепетомъ смотрѣли на страш-

ную сцену. Посреди комнаты дрались матросы. Два или три каптейна, безъ скрутковъ, но въ шляпахъ, предводительствовали ими. Дѣло доходило до ножей. Въ корридорѣ уже лежалъ безъ чувствъ одинъ шкиперъ; онъ сильно разбился при паденіи; лѣвый глазъ его былъ выбитъ и изъ орбиты текла потоками черная, густая кровь, пропитанная громомъ и портеромъ. Около несчастнаго хлопотали сострадательныя души и подоспѣвшіе на помощь полицейскіе солдаты. Въ дверяхъ я встрѣтился съ дежурнымъ квартальнымъ. «Подождите немного,» сказалъ онъ. Сейчас придетъ обходъ; вонъ какъ бушуетъ этотъ проклятый Джайль» прибавилъ онъ шопотомъ. Хозяйка и ея помощница съ крикомъ бросились ко мнѣ. «Ахъ, мейнъ готъ,» визжали онѣ сквозь слезы, «это все Джайль надѣлалъ». Я послѣдовалъ благоразумному совѣту квартальнаго, остановился въ дверяхъ и не безъ любопытства вглядывался въ лица сражавшихся, желая угадать Джайля, имя котораго повидимому пользовалось особеннаго рода популярностію. Мнѣ недолго пришлось искать его, мои глаза невольно остановились на одномъ изъ предводителей двухъ враждебныхъ партій. Онъ былъ огромнаго роста, широкъ въ плечахъ и необыкновенно красивъ; глаза его блистали дерзостію и искрились гнѣвомъ. На немъ не было скрутка, скомканная шляпа едва держалась на головѣ и была сдвинута на бокъ. Рукава его тонкой бѣлой рубашки были засучены, и изъ подъ нихъ виднѣлась яркая, красная, шерстяная фуфайка. Онъ дрался медленно, хорошо направляя свои удары. Небольшая группа его товарищей, американскихъ матросъ, дружно поддерживала его. На нихъ нападали англичане; числомъ ихъ было вдвое больше, чѣмъ американцевъ. Этотъ предводитель американцевъ, этотъ геркулесъ, былъ тотъ самый Джайль, котораго я искалъ въ залѣ. Англичане придерживались правила бокса и цѣпились преимущественно въ него, но онъ стоялъ твердо. Цѣлой головой выше всѣхъ остальныхъ, Джайль рассчитывалъ каждый ударъ свой, и пока его противники попадали ему въ бокъ или въ грудь, онъ медленно подымалъ огромный кулакъ свой и потомъ быстро опускалъ его на голову какого нибудь несчастнаго. Его удары раздавались, какъ удары молота. Джайль и его товарищи пробирались къ дверямъ, такъ что когда пришелъ обходъ, они уже были въ корридорѣ и драка тотчасъ же прекратилась. Самъ Джайль исчезъ. Патруль захватилъ одного американца и двухъ англичанъ. Тутъ началось мое дѣло, я выслушалъ всѣхъ свидѣтелей и узналъ какъ началась ссора. Джайль танцевалъ. Англичанинъ-каптейнъ пилъ грогъ; другой какой-то неизвѣстный джентльменъ посвистывалъ въ тактъ музыкѣ. Джайлю не понравился такой аккомпаньментъ, и по ошибкѣ онъ бросился на каптейна и ударилъ его въ лицо,

тогѣ отвѣчалъ тѣмъ же и завязалась драка. Со втораго удара, Джайль опрокинулъ каптейна и выбилъ ему глазъ. Въ нравахъ этихъ людей, еще придерживаются стараго «око за око, зубъ за зубъ». И у Джайля, и у его антагониста нашлись защитники; сбѣжались матросы, жившіе тутъ не далеко, и началось то генеральное сраженіе, послѣдній эпизодъ котораго я уже разсказалъ вамъ. На другой день Джайля потребовали въ полицію; мнѣ, какъ переводчику, пришлось идти за нимъ. Онъ служилъ на большомъ американскомъ кораблѣ *Телеграфъ* и жилъ съ братомъ, шипперомъ и хозяиномъ этого судна. Я отыскалъ ихъ квартиру, поставилъ въ сѣняхъ конвой и не безъ страха постучалъ въ дверь. Мнѣ отворила мистриссъ Джайль, жена старшаго брата. Я сказалъ ей, что желаю видѣть мистера Джайля, старшаго штурмана съ корабля *Телеграфъ*.

— Джем, my dear, васъ спрашиваютъ, проговорила она, и изъ за перегородки вышелъ гигантъ; онъ вѣжливо поклонился мнѣ и попросилъ меня сѣсть.

— Я имѣю удовольствіе говорить съ мистеромъ Джайлемъ, старшимъ штурманомъ корабля *Телеграфъ*?—началъ я. Гигантъ вѣжливо кивнулъ головой.—Вы были вчера въ тавернѣ около бань, сэръ и я... продолжать я занимаюсь; что-то такое какъ будто остановилось у меня въ горлѣ и мѣшало мнѣ продолжать.

— О да, это вѣрно, я дѣйствительно былъ тамъ, сэръ, и поболотилъ этого негодяя Бекера; какъ кажется, я выбилъ ему глазъ, совершенно хладнокровно отвѣчалъ мнѣ Джайль.

— Въ такомъ случаѣ вы поймете, мистеръ Джайль, что васъ просятъ пожаловать въ полицію для объясненія. Американскій консулъ ожидаетъ васъ.

— All right, sir, я самъ пойду къ консулу.

— Нѣтъ, намъ надо идти въ полицію, проговорилъ я твердо и мы отправились.

«На улицѣ и въ полиціи Джайль велъ себя какъ истинный джентльменъ, но какъ то особенно и не дружелюбно смотрѣлъ на конвой и часовыхъ. (Понятно, что для «джентльмена» подобныя проводы были непріятны и казались совершенно излишніи).

«Дѣло тянулось долго, но я не стану разсказывать всѣхъ подробностей и скажу только, что Джайля присудили заплатить 500 руб. штрафа за леченіе и безчестіе каптейна. Когда съ него взяли деньги, то онъ просилъ объ одной только милости: онъ желалъ имѣть счета и росписки. «Возвратившись въ Америку», говорилъ онъ, «я покажу землякамъ, какъ билъ англичанъ въ Кронштадтѣ.» Вотъ каковъ былъ Джайль. Ни разу не показалъ онъ состраданія къ участи окривѣвшаго каптейна—англичанина, и всегда былъ готовъ на новую

драку съ нимъ. Имя его сдѣлалось извѣстно въ Кронштадтѣ и я очень былъ радъ, когда онъ ушелъ въ море.» Такъ кончилъ г. L, я поблагодарилъ его и записалъ этотъ рассказъ.

Торговая дѣятельность Кронштадта сосредоточивается преимущественно въ купеческой гавани; она почти вся заключается въ перегрузкѣ товаровъ, привозимыхъ изъ С.-Петербурга или идущихъ туда. Только лѣсная торговля Кронштадта имѣетъ свою биржу, свои конторы и пользуется нѣкоторою независимостію. Самыя большія конторы на нашей лѣсной биржѣ принадлежатъ гг. Бенардаки, Грому, Турыгину, Синебрюхову, Карпову и проч. Лѣсъ за границу идетъ сосновый и еловый: въ доскахъ, въ видѣ мачтовыхъ лѣсовъ, въ видѣ плашекъ для штукатурки и въ брускахъ (поперечинахъ) для желѣзной дороги. Лѣсная торговля въ Кронштадтѣ занимаетъ много рукъ, и биржа представляетъ собою особенный міръ, мало похожій на купеческую гавань.

Торговая дѣятельность, вѣроятно, продолжится еще съ мѣсяцъ, и тогда затихнетъ шумная гавань. Дѣятельность военной гавани почти уже затихла. Всѣ суда разружились, и на рейдѣ и въ морѣ осталось только нѣсколько пароходовъ, клиперъ «Всадникъ», продолжающій свои неудачные опыты надъ машиной, корветъ «Соколъ», возвратившійся изъ Ревеля и Гельсингфорса, и транспортная шкуна «Алеутъ», отправляющаяся на дняхъ съ грузомъ въ Восточный океанъ. Эта шкуна строилась въ Петербургѣ на заводѣ г. Берда, по чертежамъ, доставленнымъ изъ Англіи шкунъ «Баканъ» и «Вѣха». Она очень красива и понравилась нашимъ морякамъ. На ней сдѣлано все то, что нашлось лучшаго на прототипахъ ея. Особенно хороши капитанская рубка и помѣщеніе для команды. Шкуна «Алеутъ» зашла въ Кронштадтъ уже совершенно готовая и нагруженная; ей нужно было сдѣлать исправленіе въ камбузѣ, который оказался не совсѣмъ удобнымъ, и новыя глухіе люки. Теперь она уже на рейдѣ и вѣроятно скоро уйдетъ. На шкунѣ 13 человѣкъ офицеровъ, гардемариновъ, кондукторовъ и юнкеровъ и 30 человѣкъ нижнихъ чиновъ.

Въ гавани оканчивается отдѣлка двухъ клиперовъ «Алмазъ» и «Жемчугъ» и двухъ фрегатъ «Дмитрій Донской» и «Пересвѣтъ». На фрегатѣ «Александръ Невскій» также идутъ работы, но онъ врядъ ли успѣетъ вооружиться и выйти на пробу. Доки въ настоящее время заняты: большой Петровскій двумя фрегатами: «Олего» и «Свѣтлана», которые вѣроятно скоро выйдутъ, а въ мокромъ Николаевскомъ стоятъ корветы «Гридень» и «Варягъ». Первый будетъ осматриваться и капитально исправляться по дефектамъ, а второй обшивается мѣдью и скоро будетъ выведенъ изъ дока. Его мѣсто вѣроятно займетъ «Витязь», который также долженъ быть обшитъ мѣдью. Въ большой Петров-

скій докъ, послѣ фрегатѣвъ, какъ кажется войдутъ: клиперъ «Изумрудъ» и корветы «Бояринъ» и «Воевода». «Изумрудъ» будетъ обшпиваться мѣдью, а оба корвета должны капитально исправляться, приготовляясь къ заграничному плаванію на будущій годъ.

Уйдутъ «Дмитрій Донской», «Алмазъ», «Жемчугъ», «Алеутъ», и наша военная гавань погрузится въ свою продолжительную зимнюю дремоту. Теперь уже вниманіе нашихъ морскихъ кружковъ отвлечено въ другую сторону—на пароходныя компаніи и сообщенія съ С. Петербургомъ. Въ послѣднее время, мы сильно взволнованы нѣсколькими неблагоприятными поступками на пароходахъ. Кронштадтскій Вѣстникъ нанечаталъ цѣлый рядъ писемъ отъ различныхъ лицъ, описывающихъ свои похождения на пароходахъ между Кронштадтомъ и Петербургомъ. Смыслъ всѣхъ этихъ жалобъ и писемъ можетъ быть выраженъ въ слѣдующихъ общихъ чертахъ:

а) Осенью, пароходныя сообщенія съ С. Петербургомъ, *по три* раза въ сутки, далеко недостаточны для развившейся потребности, и необходимо увеличить число рейсовъ.

б) Не слѣдуетъ позволять на пассажирскихъ пароходахъ принимать грузы на палубу.

в) Въ большіе праздники и вообще дни, когда бываетъ много пассажировъ, слѣдуетъ имѣть въ запасѣ готовые пароходы и посылать по два парохода въ одинъ рейсъ, и

г) Отнюдь не слѣдуетъ брать на пароходы большее число пассажировъ, чѣмъ полагается по правиламъ.

Слѣдить за всѣмъ этимъ очень легко, и мнѣ кажется, что съ окончательнымъ устройствомъ рѣчной полиціи, о которой такъ заботятся въ Петербургѣ, многія изъ этихъ неудобствъ будутъ отстранены. Напримѣръ, что можетъ быть легче, какъ остановить привычку брать большее число пассажировъ, чѣмъ слѣдуетъ. Для этого достаточно имѣть надзоръ за книжками, по которымъ раздаются билеты, и потомъ положить штрафъ за каждаго лишняго пассажира. Мѣръ вообще предлагають очень много, и всѣ онѣ болѣе или менѣе практичны, но грустно то, что какія бы ни были правила, ихъ все таки не будутъ исполнять монополисты пароходныхъ компаній. Неужели общество, на счетъ котораго и для котораго живутъ пароходы, не въ состояніи будетъ заставить пароходныя компаніи перемѣнить свой образъ дѣйствій; неужели никогда не уничтожится монополія, позволяющая компаніямъ дѣйствовать безъ страха и смѣяться надъ бесполезными усиліями общества, которое, что ни говори, а все-таки безъ пароходовъ обойтись не можетъ. Причина монополіи пароходныхъ сообщеній Кронштадта лежитъ въ томъ, что пристани принадлежатъ не городу, не правительству и не частному лицу, а

пароходнымъ компаніямъ; если бы городъ выкупилъ у компаній пристани, и потомъ предоставилъ приставать къ нимъ какому угодно пароходу, за извѣстную плату, тогда, конечно монополія пароходнаго сообщенія прекратилась бы. Объ этомъ уже давно говорили и писали, но городъ молчитъ, пароходныя компаніи владѣютъ пристанями и, слѣдовательно, дѣлаютъ, что хотятъ. Что же касается до порядка, то нѣсколько полицейскихъ, помѣщенныхъ на пристани, не могутъ быть полезными при большихъ наплывахъ публики. Здѣсь нужны не городовые и жандармы, а учрежденіе такихъ административныхъ мѣръ въ управленіи пароходныхъ компаній, при которыхъ безпорядки были бы невозможны. Прошлое воскресенье вечеромъ, замѣчено было, что у пристани былъ приготовленъ другой пароходъ, а присутствіе одного изъ членовъ-распорядителей пароходной компаніи въ конторѣ при раздачѣ билетовъ заставляетъ думать, что на всѣ многочисленные возгласы наконецъ начали обращать должное вниманіе.

Отъ дѣлъ серьезныхъ перейдемъ къ удовольствіямъ. Съ наступленіемъ осени мы думали, что театральныя представленія или прекратятся, или образуется постоянная труппа и заѣзжіе артисты перестанутъ посѣщать насъ; случилось не такъ. Петербургскіе артисты именно теперь довольно часто посѣщаютъ насъ, пользуясь послѣднимъ пароходнымъ сообщеніемъ. Въ театрѣ, привилегированные петербургскіе артисты дали нѣсколько представленій, съ участіемъ г.г. Васильева 2-го и Горбунова. Талантъ г. Васильева произвелъ на кронштадтскихъ жителей самое глубокое впечатлѣніе. Въ первый разъ онъ явился въ роли «Любима Торцова» въ комедіи Островскаго «Вѣдность не порокъ», второй разъ въ роли «Расплюева» въ «Свадьбѣ Кречинскаго» и наконецъ въ роли «Смотрителя» въ пьесѣ «Дочь станціоннаго смотрителя». Концерты также даются довольно часто. На дняхъ г. Никольскій далъ концертъ. Вчера въ коммерческомъ собраніи, пѣли Деккеръ-Шенки, а въ будущее воскресенье г.г. Вѣнявскій и Дрейшокъ дадутъ концертъ въ залѣ морскаго собранія. Кромѣ этихъ концертовъ, съ участіемъ дѣйствительныхъ артистовъ, нашъ городъ осажденъ еще цѣлою ватагою загородныхъ пѣвцовъ и артистовъ, выгнанныхъ осенью изъ «прохладныхъ садовъ и тѣнистыхъ парковъ» Излера, Асамблеи и проч.— Всѣ они налетѣли на нашъ бѣдный, небольшой Кронштадтъ и дерутся какъ воробы въ горохѣ, отнимая другъ у друга нашихъ немногихъ любителей и любительницъ музыки. Смѣшно сказать, у насъ бываетъ по два или даже по три концерта, или магическихъ представленія въ одинъ вечеръ!

Но и концерты, и даже толки о пароходныхъ компаніяхъ, усту-

нили мѣсто грустными извѣстіями о несчастіи и окончательной гибели пароходо-фрегата «Гремящій». Что ни говорите, а Кронштадтъ все таки нашъ единственный, настоящій морской городъ, и все морское всегда стоитъ у насъ на первомъ планѣ. Извѣстія и толки о «Гремящемъ» очень разнорѣчны и, такъ сказать, еще черезъ-чуръ горячи подъ вліяніемъ первыхъ впечатлѣній. Я нарочно задержалъ это письмо, чтобы сообщить что либо болѣе положительное на этотъ счетъ. Со вчерашняго дня дѣло достаточно разъяснилось, и я рѣшаюсь разсказать его такъ, какъ оно, кажется, было.

16 сентября утромъ, американскій консулъ г. Вилькенсъ получилъ извѣстіе, что судно «*Emperor*», идущее изъ Америки съ дорогимъ грузомъ тикового дерева, стало на мель у Калбодегрунда. Онъ немедленно просилъ помощи казеннаго парохода, и въ тотъ же вечеръ пароходъ «Гремящій», принявъ уголь, ушелъ изъ Кронштадта. Онъ вышелъ около 11 часовъ по полудни. Погода стояла тихая, и пароходъ шелъ весьма скоро; въ 4½ часа утра 17-го, онъ выскочилъ на камень малаго Сомерса, въ разстояніи нѣсколько меньшемъ одной мили отъ маяка. Вѣроятно, онъ всталъ съ большаго хода, потому что форштевнемъ вышелъ почти на сушь; подъ колесами онъ имѣлъ 15 футъ, а за кормою 12 сажень глубины. 17-го же числа въ ночь пришло къ намъ извѣстіе объ этомъ несчастіи. 18-го съ разсвѣтомъ были посланы два пароходо-фрегата «Смѣлый» и «Храбрый» на помощь къ острову Сомерсъ. Они тотчасъ же приняли дѣятельныя мѣры къ спасенію парохода. Взявши его на буксиръ, они дали полный ходъ машинамъ, причемъ дѣйствовала также машина парохода «Гремящій», и, кромѣ того, былъ завезенъ съ кормы одинъ изъ стальныхъ его якорей. Не смотря на громадную силу, 1200 паровыхъ лошадей, попытка эта осталась неуспѣшной.

Приступили къ разгрузкѣ парохода, къ снятію тяжестей и снова пробовали стащить его,—ничто не помогало; «Гремящій» не подвинулся ни на одинъ дюймъ, только корма его медленно погружалась отъ невозможности удержать воду, а скрѣпленіе начинало разрушаться, и окончательная гибель дѣлалась неизбежной. По общему мнѣнію командировъ, рѣшено оставить «Гремящій» на произволъ его жалкой участи и приступить къ спасенію цѣнныхъ вещей и команды. Въ то время изъ Кронштадта былъ посланъ третій пароходъ, «Владиміръ». 23 числа въ 2 часа по полудни, пароходъ «Гремящій» окончательно затонулъ. Онъ такъ твердо сидѣлъ на камняхъ, что носъ его остался на верху до самой крамболы, а корма опустилась въ воду почти въ вертикальномъ положеніи. Команда вся спасена и перевезена на островъ Сомерсъ. Части механизма и остатки продолжаютъ спасать. Пароходы возвратились

въ Кронштадтъ, а «Смѣлый сегодня опять идетъ къ мѣсту крушенія, для подація послѣдней помощи. Очень понятно, что и о самомъ несчастіи, и о способахъ спасенія говорятъ очень много, но я не рѣшаюсь передавать вамъ этихъ толковъ, потому что все было бы преждевременно, до окончанія слѣдствія и разсмотрѣнія шканечнаго журнала.

Участь *Emperor'a*, невинной причины несчастія нашего прекраснаго парохода, такая же грустная,—судно спасти невозможно, но грузъ будетъ спасенъ гельсингфорской водолазной компаніей.

С. - ПЕТЕРБУРГЪ.

О спускѣ клипера «Изумрудъ».

Сентября 30. Строившійся въ Новомъ адмиралтействѣ клиперъ «Изумрудъ» былъ спущенъ на воду 1 сентября; спускъ его былъ не совсѣмъ благополученъ: клиперъ, не пройдя и половины спусковыхъ полюзевъ, остановился, и только на другой день его окончательно спустили на воду съ помощію шпилей, талей и домкратовъ. Клиперъ построенъ казенными средствами изъ дуба, съ частію гондурасскаго краснаго дерева, тика и сосны.

Длина его 250 футъ.

Ширина 30 футъ 9 дюйм.

Глубина нитрюма 19 футъ 3 дюйма.

Водонизмѣщеніе 1585,7 тоннъ.

Строевыхъ тоннъ 1153⁴⁴/₁₀₀.

Общая стоимость клипера, до спуска на воду, простирается до 247981 руб. 45 к. Механизмъ въ 350 силъ изготовляется въ Бельгii на заводѣ общества Кокериль, за 154 452 р. 5 к. Строитель клипера кораб. инженеръ-капитанъ Иващенко.

«Изумрудъ», какъ и клиперъ Яхонтъ», который на дняхъ будетъ спущенъ съ одного изъ Охтенскихъ эллинговъ, построенъ по тому же чертежу и изъ тѣхъ же матеріаловъ, что и клипера «Алмазъ» и «Жемчугъ»; съ болѣе подробными свѣдѣніями о постройкѣ тѣхъ и другихъ клиперовъ мы познакомили нашихъ читателей въ петербургской корреспонденціи № 6 Мор. Сб. за 1861 годъ.

ЗАГРАНИЧНАЯ МОРСКАЯ ХРОНИКА.

Французскій коммерческій флотъ и труды ревизіонной комисіи, по поводу предполагаемыхъ измѣненій въ законодательствѣ, до него касающемся.—О превращеніи линійныхъ кораблей и другихъ военныхъ судовъ англійскаго флота въ суда, обшитыя броней.—Четвертый броненосный фрегатъ *Anglin Resistance*.—Послѣдніе опыты въ Шербури: артиллерія и желѣзныя плиты для брони.—Американская броненосная батарея *Passaic*.—Англійская плавучая батарея съ куполомъ г. Торнера.—Вспомогательный аппаратъ для увеличенія силы судовой машины.

Французскій коммерческій флотъ и ревизіонная комисія, по поводу перемѣны законодательства, до него касающагося.

Давно извѣстно, что ревизіи составляютъ одно изъ средствъ, наиболѣе употребляемыхъ обществомъ для уясненія себѣ матеріальнаго благосостоянія ревизуемой части. Передъ ревизіею, какъ передъ судомъ, на свѣтъ Божій выходятъ такіе факты, которые безъ нея еще надолго составляли бы секретъ частнаго производства или оставались бы въ узкихъ рамкахъ какой либо спеціальности. Ревизіи дѣлаютъ доступными публичному контролю самыя сложные вопросы экономіи, какъ науки, и доставляютъ практическія данныя для рѣшенія вопроса лицамъ, имѣющимъ порученіе обсудить—въ какой степени извѣстное законоположеніе соотвѣтствуетъ состоянію общества. Самыя радикальныя мѣры и самыя коренныя преобразованія, благодаря искусно направленнымъ дѣйствіямъ ревизіи, быстро принимаются массами и, теряя характеръ неожиданнаго переворота, содѣлываются лишь простыми и благоразумными реформами.

Руководствуясь этими правилами, французское правительство поручило особой комисіи, при высшемъ торговомъ совѣтѣ (*Conseil supérieur du commerce*) изслѣдовать настоящее состояніе коммерческаго флота Франціи и, на основаніи полученныхъ свѣдѣній, указать мѣры, которыя слѣдуетъ ввести въ морское коммерческое законодательство страны, для усиленнаго развитія и существованія ея коммерческаго флота.

Одною изъ главныхъ причинъ, вызвавшихъ правительство на подобную ревизію, есть торговый трактатъ, заключенный между Англіею и Франціею въ концѣ 1860 года, по которому французскіе порты открыты англійскому флагу наравнѣ съ французскимъ. Ревизіонной комисіи предстоитъ рѣшить, въ отношеніи къ своему коммерческому флоту, вопросы: должна ли покровительственная система уступить свободной? Должно ли допустить иностранный флагъ конкурировать на одинаковыхъ правахъ съ отечественнымъ въ перевозкѣ товаровъ и продуктовъ, для отечественной промышленности необходимыхъ? Какъ отразятся слѣдствія подобной реформы на благосостояніи французскаго коммерческаго флота, на коммерческія сношенія Франціи съ иностранными державами и на ея морское могущество?

Судя по донесеніямъ министра торговли императору, поданнымъ послѣ введенія въ дѣйствіе трактата 1860 г., можно придти къ заключенію, что Франція могла безопасно принять принципъ свободной конкуренціи съ Англіею въ дѣлѣ коммерческаго мореплаванія, и тѣмъ болѣе, что подобный же вопросъ обсуждался въ Англіи еще въ 1847 г. особою комисіею, по случаю уничтоженія акта мореплаванія 1651 года. Точно такъ и тамъ, какъ теперь во Франціи, мнѣнія были раздѣлены: одни—судохозяева (арматоры) и судостроители—сильнѣе выставили счастливые результаты акта 1651 года, приписывая единственно ему преобладаніе Англіи на моряхъ; допустить иностранную конкуренцію, по ихъ убѣжденію, значило рисковать этимъ преобладаніемъ; политично-ли, говорили они, отказаться отъ системы, благодаря которой, Англія могла вырвать изъ рукъ голландцевъ монополію перевозки товаровъ черезъ моря и океаны? По ихъ мнѣнію, Англія дѣйствительно нѣсколько переплачивала за сырые матеріалы и предметы пропитанія, но за то обогащалась на морѣ, отсутствіемъ всякой конкуренціи, и жертва эта широко вознаграждалась цѣлымъ покровленіемъ смѣлыхъ моряковъ, которые доставили торжество Англіи при Трафальгарѣ и безъ котораго Ватерлоо было бы невозможно. Вѣрить въ свое морское могущество, не имѣя коммерческаго флота, такъ же безумно, какъ хотѣть собирать жатву, не сѣя. Другое мнѣніе—экономистовъ, фритредеровъ, купцовъ, заводчиковъ и фабрикантовъ—можно было формулировать такъ: совершенно раздѣля признательность и удивленіе къ морскимъ учрежденіямъ Кремвеля (актъ мореплав. 1651 г.), они считали ихъ достигшими своей цѣли и налагали, что уже пришло время для Англіи воспользоваться тѣми плодами, которые доставили ей эти учрежденія, и уничтожить пренятствія, еще тяготящія на англійской промышленности. Англія, говорили они, безъ сомнѣнія, величіемъ своимъ одолжена преобладанію своихъ флотовъ, но нельзя

при этомъ забывать и торговлю, которая сдѣлала ее поставщицею всѣхъ народовъ, и ея промышленность, размножившую количество и качество ея произведеній до того, что она удовлетворяетъ потребностямъ цѣлаго свѣта. Для здраваго смысла англичанъ было бы необъяснимымъ анахронизмомъ поддерживать въ пользу одного флота систему покровительства, существующую болѣе двухъ столѣтій, когда порядокъ вещей, дѣлавшій эту систему рациональною, теперь совершенно измѣнился, и въ особенности когда законъ о свободномъ ввозѣ сырыхъ произведеній подчинилъ пропитаніе Англіи болѣе или менѣе источникамъ, доставляемымъ иностранцами; когда самой радикальной реформой предали англійскую промышленность на конкуренцію всѣмъ народамъ. По логикѣ и справедливости, англійское правительство, разъ вошедши на этотъ путь, должно дать національному труду лучшія условія производства и обезпечить его соперничествомъ моряковъ всего свѣта, какъ въ привозѣ первыхъ матеріаловъ, такъ и въ сбытѣ предметовъ, фабрикованныхъ по возможно дешевымъ цѣнамъ. Сверхъ того, прибавляли они, мы вѣримъ въ принципъ свободы, вѣримъ, что коммерческое движеніе, съ которымъ будутъ конкурировать моряки всего свѣта, далеко не повредитъ нашему мореплаванію, а напротивъ подстрекнетъ и доставитъ ему источники дѣятельности, которые въ нѣсколько лѣтъ удвоятъ его силу. Извѣстно, что второе мнѣніе взяло верхъ, и Англія открыла свои порты для моряковъ всѣхъ націй на правахъ, одинаковыхъ съ своими, а въ 1860 году успѣла склонить къ тому и французское правительство.

Назначенная мѣсяца три тому назадъ во Франціи ревизіонная коммисія, чтобы въ подробности узнать состояніе коммерческаго флота, обратилась къ торговымъ палатамъ главныхъ французскихъ портовъ и просила ихъ сообщить свое мнѣніе по нѣкоторымъ вопросамъ, касающимся торгового мореплаванія. Торговныя палаты отозвались на приглашеніе, и отвѣты одной изъ нихъ, палаты *Morlaix*, какъ образецъ ясности взгляда на дѣло, помѣщены въ № 7 *Nouvelles annales de la Marine*. Заимствуемъ оттуда наиболѣе любопытнѣйшія свѣдѣнія о состояніи французскаго коммерческаго флота.

1) Что стоитъ постройка паруснаго и пароваго судна во Франціи; и стоимость такихъ же судовъ въ другихъ государствахъ?—Во Франціи тоннъ вмѣстительности паруснаго судна (напр. въ 400 или 500 т.) обходится отъ 200 до 350 франк. безъ мѣдной обшивки, на которую прибавляютъ до 35 фр. за тоннъ. Въ Англіи такое же судно будетъ стоить отъ 350 до 400 фр. за тоннъ съ мѣдной обшивкой; въ Америкѣ отъ 245 до 280 фр., также съ обшивкой; въ Пруссіи,

Норвегіи, Россіи и ганзейскихъ городахъ отъ 130 до 140 фр., безъ обшивки; въ Сардиніи, Греціи и Архипелагѣ отъ 110 до 130 фр., безъ обшивки. Причина такой разницы въ цѣнахъ заключается, для Франціи, въ недостаткѣ кораблестроительныхъ матеріаловъ, металловъ и сравнительной дешевизнѣ задѣльной платы мастеровымъ. Что же касается постройки паровыхъ желѣзныхъ судовъ, то она существуетъ во Франціи еще только въ 3 или 4 портахъ, а потому за цѣнами на нихъ лучше обратиться къ Англіи, гдѣ многочисленныя заведенія для постройки желѣзныхъ судовъ возведены близъ самыхъ источниковъ необходимыхъ для того матеріаловъ, и гдѣ цѣна на эти постройки установлена весьма вѣрно. Въ Глазговѣ и Ньюкэстлѣ средняя цѣна за тоннѣ желѣзнаго судна — отъ 360 до 380 франковъ; машины къ нему низкаго давленія — отъ 850 до 900 фр., а высокаго — отъ 725 до 750 фр., за лошадиную силу. Парусное судно, желѣзное, въ родѣ клипера (страхуемое Ллойдомъ въ 1 классѣ) стоитъ отъ 350 до 365 фр. за тоннѣ. Угольщикъ желѣзный, винтовой (съ машиною въ 10 лошад. силъ на каждые 100 тоннѣ) стоитъ отъ 350 до 365 фр. за тоннѣ. Слѣдуетъ замѣтить, что Глазговъ и Ньюкэстль суть самыя дешевыя мѣста во всей Англіи, чтобы строить желѣзные суда. Какъ образчикъ для сравненія въ цѣнахъ англійскихъ и французскихъ, приведемъ фактъ, что за желѣзный пароходъ (въ 380 тоннѣ, съ машиною въ 80 силъ), построенный для насъ въ Ньюкэстлѣ, взяли 375 000 фр., т. е. 986 фр. за тоннѣ; въ Гаврѣ же за постройку этого парохода просили 500 000 фр. т. е. на 125 000 фр. болѣе, или 329 фр. на тоннѣ болѣе, чѣмъ въ Ньюкэстлѣ. Въ такой дорогой цѣнѣ французскаго заводчика оправдываютъ слѣдующія обстоятельства: желѣзо въ Англіи и Бельгіи стоитъ отъ 350 до 360 фр. за 100 килограм., а во Франціи оно будетъ стоитъ отъ 470 до 480 фр., потому что нужно уплатить пошлину за ввозъ его, фрахтъ за доставку, страхованіе и комиссію.

2) Относительно *продолжительности срока службы* судовъ, построенныхъ во Франціи и за границей, преимущество остается за Англіей, которая славится своими судами, по отличному ихъ скрѣпленію (*); за Англіей идетъ Америка, потомъ Франція и наконецъ сѣверныя государства Европы. Суда, построенныя въ Англіи, существуютъ весьма долго, между тѣмъ какъ построенныя во Франціи служатъ только отъ 18 до 20 лѣтъ.

(*) Главныя причины такого преимущества Англіи заключаются въ дешевизнѣ металловъ и богатствѣ корабельныхъ лѣсовъ, которыми запасаются, благодаря соединенію капиталовъ.

3) Издержки на *ежегодныя мелочныя исправленія* судовъ во Франціи чрезвычайно разнообразны и зависятъ отъ числа лѣтъ ихъ службы и, главное, качествъ первоначальной постройки и вооруженія. Въ первые годы службы судовъ издержки эти ничтожны и увеличиваются по мѣрѣ того, какъ судно старѣетъ и приближается къ тимберовкѣ. Въ первые два или три года расходы на починку и передѣлки составляютъ 1% съ первоначальной стоимости судна, а потомъ 2^о—года за два передъ тимберовкой.

4) Исправленія капитальныя, какъ *килеваніе* (для осмотра и конопаченія) и *тимберовка* (передѣлка судна съ переѣбною главныхъ членовъ) производятся: первая черезъ пять и семь лѣтъ плаванія, смотря по тому, гдѣ судно строено; въ сѣверныхъ портахъ Франціи конопатиться дешевле нежели въ южныхъ (*). Тимберовка, большею частію, бываетъ необходима черезъ 5 и 6 лѣтъ послѣ перваго килеванія, или послѣ 10—12 лѣтъ по спускѣ судна. Вообще судно, выдержавшее два, три килеванія, требуетъ уже тимберовки, операціи весьма цѣнной, послѣ которой теряетъ значительную часть своей первоначальной стоимости. Цѣнность тимберовки во всѣхъ странахъ пропорціональна первоначальной стоимости судна.

5) Стоимость судна и его починки, не включая страховыхъ премій, окупается черезъ 10 лѣтъ, такъ что по прошествіи этого срока цѣнность судна составляетъ чистую выгоду предпріятія, какъ во Франціи, такъ и за границей.

6) Вооруженіе (рангоутъ) коммерч. судовъ у французовъ требуетъ на суднѣ большаго числа команды противъ судовъ другихъ націй, по значительной вышинѣ рангоута и большей парусности, потому что онѣ занимаютъ образцы для вооруженія у своихъ военныхъ судовъ. Сходство это въ вооруженіи капитаны судовъ стараются сохранять потому, что команды ихъ набираются всегда изъ людей, уже послужившихъ на военномъ флотѣ и привыкшихъ къ подобному вооруженію. Впрочемъ, у всѣхъ націй, гдѣ преобладаетъ военный флотъ, ему подражаетъ коммерческій, а гдѣ напротивъ замѣтно преобладаніе флота коммерческаго, какъ въ Америкѣ,—ему подражаетъ военный. Американцы берутъ на суда 1 человекъ на 25 тоннъ, норвежцы и другія націи Балтійскаго и Нѣмецкаго

(*) Какъ на примѣръ дороговизны конопатки и обшивки судовъ во Франціи противъ Англіи, укажемъ фактъ: два французскія судна исполнили эти работы въ одно время: первое, въ 937 тоннъ, исправлялось въ Лондонѣ и заплатило за работу 6972 фр., а второе, въ 699 тоннъ, ту же самую работу исполняло въ Марсели и заплатило 12 003 фр.

морей—по 1 человѣку на 19 тоннъ; англичане и голландцы по 1 на 15 и 16 т.; французы же берутъ одного человѣка на 12 тоннъ.

7) *Страховыя преміи* съ французскихъ судовъ берутъ въ заграничныхъ обществахъ не болѣе, какъ и съ судовъ другихъ націй, что доказываетъ, что нашихъ моряковъ цѣнятъ не ниже другихъ. Впрочемъ, въ обществахъ страхованія судовъ главное условіе при застрахованіи заключается въ берегѣ, около котораго предстоитъ плавать страхуемому судну, а не въ національности его. Черезъ своихъ агентовъ страховыя общества узнаютъ о качествахъ постройки судовъ и матеріаловъ, на нихъ употребленныхъ, и проч., что заставляетъ судовладельцевъ строить свои суда сколь возможно прочнѣе, и тѣмъ, до нѣкоторой степени, понижать страховую премію или равнять ее до той цифры, какъ бы плаваніе судну предстояло у самыхъ безопасныхъ береговъ. Страховыя общества, которыхъ главный расчетъ основанъ на теоріи вѣроятностей и болѣе или менѣе точной оцѣнкѣ судна, раздѣляютъ страховые взносы за рискъ, которому подвергаются, на три главные класса, изъ коихъ къ первому причисляютъ суда новыя, хорошо построенныя; ко второму—суда сравнительно постарѣе, и наконецъ, къ третьему—суда, приближающіяся къ послѣднему сроку ихъ службы. По этой классификаціи—первый классъ платитъ менѣе втораго, а второй менѣе третьяго. Опытномъ дознано, что англійскія суда, какъ построенныя крѣпче другихъ, гораздо долѣе сохраняютъ свое мѣсто въ первомъ классѣ, а слѣдовательно платятъ менѣе и тѣмъ привлекаютъ къ Англіи заказы на постройку такихъ судовъ. Страховыя преміи взимаются разнообразно, отъ 1 до 7%; рѣдко доходятъ до 10% при плаваніи у W береговъ Африки или въ Мексиканскомъ заливѣ; средняя же плата на застрахованіе не превышаетъ 3 или 4% на страхуемую сумму.

8) Предпріятія постройки и вооруженія судна, чрезъ ассоціаціи—для отправки въ море съ торговой цѣлью, производятся во Франціи менѣе, нежели гдѣ-нибудь. Изъ всѣхъ родовъ промышленности, морское дѣло, безъ сомнѣнія, менѣе всего извѣстно французамъ; результаты морскихъ торговыхъ предпріятій весьма мало интересуютъ публику, отчего капиталы, затрачиваемые на судостроеніе, бываютъ слишкомъ незначительны. Выгоды участія въ снаряженіи судна регулируются во Франціи между соучастниками, на основаніи закона, существующаго для компаній, дозволенныхъ правительствомъ, или же по особому уговору между главнымъ и второстепенными участниками предпріятія. За границей же всегда дѣйствуетъ послѣднее изъ этихъ правилъ, весьма упрощающее расчеты между заинтересованными болѣе или менѣе соучастниками въ снаряженіи судна.

9) Обыкновенныя правила, на которыхъ составляется балансъ по морскому предпріятію, слѣдующій: съ одной стороны высчитываютъ *расходъ*: стоимость судна и вооруженія, провизія, наемъ экипажа, лоцмана, маклера, исправленіе судна, нагрузка и выгрузка, пошлыны и мелочныя издержки, процентъ на затраченный капиталъ и трата судна и матеріала. Съ другой—высчитываютъ въ *приходъ*: весь фрахтъ за перевозку товаровъ и пассажировъ, за исключеніемъ части отъ 2 до 5% въ пользу главнаго виновника предпріятія и каплякъ капитану отъ 3 до 5%, смотря по условію. Разница между приходомъ и расходомъ составляетъ общій барышъ или убытокъ по предпріятію.

10) Что касается того, что въ нѣкоторыхъ французскихъ портахъ судовоюза или арматоры принуждаютъ капитана участвовать, извѣстною долею, въ постройкѣ судна, то это выгодно имъ только до нѣкоторой степени, именно когда капитанъ внимательно и честно служить общему дѣлу; неудобство этого обычая очевидно, когда доля капитана велика, и онъ какъ-бы подъ этимъ предлогомъ, устраняетъ себя отъ контроля своихъ сотоварищей по предпріятію. Лучшіе и богатые коммерческіе дома всегда устраняютъ капитана отъ всякой доли въ суднѣ, чтобы онъ не имѣлъ никакихъ поводовъ ослушаться данныхъ ему инструкцій. Капитаны же, вообще, смотрятъ на участіе свое въ предпріятіи скорѣе, какъ на тягость для себя, нежели выгоду, потому что покамѣстъ дѣла судовоюзна идутъ хорошо, труды капитана будутъ вознаграждаться, а иначе онъ потерпитъ убытокъ вмѣстѣ съ ними. Въ другихъ націяхъ весьма обыкновенно, что капитаны имѣютъ весьма большія доли въ судахъ, ими командуемыхъ, и часто даже вооружаютъ ихъ на собственный свой счетъ, безъ всякаго посторонняго участія.

11) Въ числѣ причинъ слабаго развитія французскаго коммерческаго флота находится способъ исчисленія вмѣстимости судовъ. Французское судно, имѣющее официально 650 тоннъ вмѣстимости, имѣетъ эту цифру только въ самомъ полномъ грузу; между тѣмъ какъ судно американское, имѣющее официальной вмѣстимости 650 тоннъ, въ сущности можетъ взять груза 800 тоннъ. И если эти два судна будутъ конкурировать въ перевозкѣ, то очевидно выгода будетъ на сторонѣ американца; онъ получитъ не только за 150 тоннъ, лишняго фрахта, но кромѣ того еще избавленъ съ этого же количества товаровъ пошлыны: таможенной, гаваньской, лоцманской, маячной, за буксировку, которыя напротивъ всею тяжестью лежатъ на суднѣ французскомъ. Въ Сѣверной Америкѣ, для исчисленія вмѣстимости судна, перемножаютъ его длину и ширину, произведеніе множатъ на половину ширины и новое произведеніе дѣлятъ на 94 (общій

дѣлитель у всѣхъ націй). И для полученія сколь возможно этой меньшей официальной вмѣстимости, американцы строятъ свои суда узкими, но глубокими. Англичае имѣютъ свой способъ исчисления вмѣстимости, который даетъ не менѣе ловкіе результаты, и удивительно, что Франція до-сихъ-поръ не оставляетъ своего невыгоднаго способа.

12) Касательно паровыхъ судовъ французскаго коммерческаго флота, ревизіонная коммисія получила такія данныя, что для Франціи, при существующихъ условіяхъ тарифа, несравненно выгоднѣе строить паровыя суда въ Англіи, нежели у себя, и, по мнѣнію арматоровъ, слѣдуетъ совершенно уничтожить пошлину, которая берется по 25 фр. съ тонна за каждое парусное судно, и по 75 фр. съ тонна за паровое судно, построенныя французскими подданными за границей, хотя французскіе судостроители и не раздѣляютъ этого послѣдняго мнѣнія, основываясь на томъ, что и безъ того отечественное судостроеніе у нихъ въ упадкѣ. Французскій коммерческій флотъ, доказываютъ они, имѣетъ нынѣ одинъ миллионъ тонновъ вмѣстимости и состоитъ изъ 4800 судовъ, изъ которыхъ 1640 старѣе 12 лѣтъ; годовая убыль ихъ составляетъ $3\frac{1}{2}$ процента на 100. То, чтобы поддержать этотъ флотъ въ томъ же числѣ, нужно ежегодно строить 80 000 тон. между тѣмъ какъ въ 1859 г. построено вновь только 24 000 тон. въ 1860 г.—10 500 т., въ 1861 г.—7 000 т. и до 4 500 т. въ половинѣ настоящаго года; слѣдовательно, какъ же, при такомъ ничтожномъ судостроеніи, могутъ выучиваться и находить себѣ пропитаніе мастеровые, и какимъ образомъ правительство восполнить недостающее число дѣльных мастеровыхъ на своихъ верфяхъ, если частныя верфи придутъ въ бездѣйствіе.

О превращеніи линійныхъ кораблей и другихъ судовъ въ броненосныя.

Независимо построенныхъ и строящихся на частныхъ верфяхъ Англіи броненосныхъ судовъ изъ одного желѣза, англійское адмиралтейство, на казенныхъ верфяхъ, какъ извѣстно, превращаетъ болѣе годныя изъ своихъ деревянныхъ судовъ въ броненосныя, и одно изъ нихъ, *Royal-Oak*, уже спущено на воду.

Суда этого рода передѣлываются:

1) Изъ линійныхъ (преимущественно 91 пушечныхъ) кораблей; они покрываются кругомъ желѣзною бронею и превращаются въ грозныя фрегаты, 40 или 36 пушечные, или какъ *Royal Sovereign* (бывшій 3 деичный корабль)—въ суда съ бѣполами для пушекъ, по системѣ капитана Кольза.

2) Изъ мелкихъ судовъ, которыя только частію покрываются бро-

нею и превращаются въ корветы. Какъ суда съ куполами Кольза, такъ частію и броненосные корветы строятся только въ видѣ опыта, а потому сколько нибудь положительное о нихъ заключеніе, при всей ихъ кажущейся дѣйствительности, слѣдуетъ отложить до окончательныхъ выводовъ изъ предстоящихъ имъ опытовъ.

Самые дѣйствительные изъ превращенныхъ судовъ во Франціи и основательно испытанные въ морѣ, суть деревянныя линѣйные корабли, превращенные въ броненосныя 36 п. фрегаты. Всѣ онѣ почти одинаковыя и невыходящія изъ обыкновенныхъ размѣровъ суда; построены изъ превосходнаго лѣса и кругомъ одѣты броней, которой толщина при срединѣ $4\frac{1}{2}$ д., въ кормовой части 3 д., а въ носовой $2\frac{1}{2}$ д.

Число орудій которое, имъ предназначено носить, не превышаетъ 36; порты устроены на подобіе крѣпостныхъ амбразуръ и имѣютъ ширину снаружи 2 ф. и высоту отъ нижняго до верхняго косяка отъ 3 ф. $8\frac{1}{2}$ д. до 3 ф. 11 д.

На строившемся въ Чатамѣ *Royal-Oak*ѣ между наборомъ и наружною деревянною обшивкою положены ридерсы изъ полосаго желѣза, которые, огибая пушечные порты и взаимно пересѣкаясь, доходятъ до 3-го или 4-го пояса наружной обшивки, считая отъ кила, или, другими словами, не доходятъ до кила около 3 футъ. Ридерсы смазаны составомъ изъ густой угольной смолы (mineral tar) и скипидара. Бимсы и кницы верхней палубы желѣзные; противъ кницъ на наборѣ, подъ наружною обшивкою, положены желѣзныя полосы, на которыхъ заклепаны болты, скрѣпляющіе кницы съ бортомъ. На концахъ желѣзныхъ бимсовъ, по всей длинѣ судна, положенъ поясъ изъ желѣзныхъ листовъ и скрѣпленъ съ бортомъ угловымъ желѣзомъ точно такъ же, какъ на всѣхъ желѣзныхъ судахъ. Кницы идутъ внизъ до верхняго пояса сперкетингса. Бимсы батарейной палубы деревянныя; пространство между ватервейсомъ и привальнымъ брусомъ батарейной палубы забрано прокладками. Какъ бимсы, такъ и привальные брусья и ватервейсы тщательно нарублены на эти прокладки.

Плиты брони, которымъ стараются дать по возможности тѣ же размѣренія и вѣсъ, какъ на кораблѣ *Royal-Oak*, положены прямо на наборъ. Между плитами и наборомъ проложенъ просмоленный войлокъ. Скрѣпляющіе броню съ наборомъ желѣзные болты, въ подводной части и нѣсколько выше грузовой ватерлиніи, гальванизованы и, вмѣстѣ съ соотвѣтствующими имъ дырками въ деревѣ и желѣзѣ, промазаны бѣлилами. Въ надводной же части болты простые. Наружныя шляпки болтовъ, разклепывающихся на бронѣ, имѣютъ коническую форму и очищаются за подѣ-лицо съ броней; внутрен-

ній конецъ болта имѣетъ нарізку съ гайкою, посредствомъ которой болтъ укрѣпляется на внутренней обшивкѣ.

Броненосныя плиты, выгнутыя посредствомъ гидравлическаго пресса по лекалу на плазѣ, нажимаютъ на наборъ обыкновеннымъ образомъ: въ одну изъ свободныхъ болтовыхъ дыръ плиты пропускаютъ болтъ съ обухомъ; въ дерево же набора, нѣсколько выше нажимаемой плиты, пропускаютъ другой точно такой же болтъ, и потомъ, посредствомъ обыкновеннаго матроскаго брашпиля, т. е. желѣзнаго лома и каболочнаго стропа, нажимаютъ плотно плиту къ дереву. Надводная (деревянная) часть судна обшита не мѣдью, а металломъ, извѣстнымъ подъ названіемъ *munts metal* (этимъ металломъ обшита яхта «Штандартъ»), который въ Англіи въ настоящее время предпочитается мѣди, ибо оказалось по испытанію, что онъ лучше держится въ соленой водѣ. Кромки листовъ металлической обшивки загнбаютъ подъ кромки желѣзныхъ плитъ, прокладывая между ними пресованный войлокъ. Шпигаты съ верхней палубы сдѣланы изъ мѣди и проведены по внутреннему борту на кубрикъ. Каждый шпигатъ около 6 дюймовъ въ діаметрѣ, проходитъ въ бортъ судна на 4 фута ниже грузовой ватерлиніи.

Для лучшей вентиляціи всѣ переборки трюмовъ и навѣсныхъ кубриковъ имѣютъ верхнія половинки рѣшетчатыя, сдѣланныя изъ желѣзныхъ прутьевъ. Въ крюйтъ-камеры пропущенъ свѣжій воздухъ чрезъ полъ, въ которомъ 4 мѣдныя рѣшетки, прикрывающія свинцовыя трубы, идущія подъ поломъ крюйтъ-камеры, на кубрикъ по бимсамъ и за бортъ. Трубы эти, прежде чѣмъ идти за бортъ, идутъ въ ящикъ, въ которомъ устроенъ вентиляторъ, приводимый въ дѣйствіе людьми, вращающими колесо, соединенное съ вентиляторомъ посредствомъ ремня, надѣтаго на валъ. Теплый же, сгустившійся воздухъ выходитъ изъ крюйтъ-камеры чрезъ двѣ круглыя рѣшетки, каждая 10 д. въ діаметрѣ, врѣзанныя въ потолокъ (по одной на каждой сторонѣ крюйтъ-камеры) и посредствомъ двухъ трубъ на кубрикъ около форъ-люка.

Самыя же крюйтъ-камеры помѣщены на 9 футъ ниже грузовой ватерлиніи. Для вентиляціи собственно закрытой батареи на батарейной палубѣ сдѣланы съ каждой стороны по 8 круглыхъ въ 6 д. діаметрѣ отверстій, покрытыхъ мѣдными рѣшетками. Для снаряженія бомбъ расплавленнымъ металломъ устроена разогрѣвательная печь впереди котловъ около желѣзной переборки, отдѣляющей передніе угольные ящики отъ котловъ. Раздуваніе пламени (*blast*) производится особою машинною въ 40 нарицательныхъ силъ, которая въ то же время можетъ быть употреблена для дѣйствія помпъ, шпилей и вентилятора.

Изъ передѣлывающихся въ суда съ башнями существуетъ пока только одно въ Портсмутѣ — *Royal Sovereign*, который изъ 3-хъ дечнаго корабля долженъ превратиться въ судно съ 5 куполами и кругомъ обошется броней въ $4\frac{1}{2}$ д. Весь бортъ корабля до гонъ-дека срѣзанъ, такъ что бимсы нижней батареи будутъ служить бимсами открытой палубы новаго судна съ куполами. Деревянный кузовъ его будетъ состоять изъ 8 дюйм. внутренней обшивки, набора обыкновеннаго корабля и трехъ наружныхъ обшивокъ, положенныхъ: первая, въ 10 д. толщиною, прямо на наборъ, горизонтально; вторая, въ 4 д. толщиною, на первую діагонально съ уклономъ на корму, и третья, въ 3 д. толщиною, на вторую накрестъ со второю. Вторая и третья діагональныя обшивки изъ тика будутъ простираться также какъ въ бронѣ ниже грузовой ватерлинии на 4 фута. Толщина же плитъ куполовъ $5\frac{1}{2}$ д. Всѣ пять куполовъ расположены по срединѣ судна: два въ носу въ разстояніи 3 футъ одинъ отъ другаго; два въ кормѣ въ разстояніи 12 футъ одинъ отъ другаго, и одинъ при срединѣ. Размѣренія куполовъ слѣдующія: діаметръ основаній: нижняго 24 фута, верхняго 12 футъ 6 дюйм.; высота крыши 4 ф. 9 дюйм, и высота прямой стѣны 8 футъ, такъ что высота всего купола 12 ф. 9 д.

Вслѣдствіе такого расположенія куполовъ, шпигли потребовалось поставить между діаметральною плоскостію и бортомъ судна. Канатные клюзы находятся на верхней палубѣ и вдѣланы въ подушки, такъ что цѣпь, пройдя клюзъ, спускается въ закрытую палубу и прямо безъ всякаго перелома идетъ на свой шпигль. Носовые канатные битенги помѣщены тоже въ закрытой палубѣ и около того мѣста, гдѣ цѣпь проходитъ сквозь верхнюю палубу внизъ. Люки надъ машиною и котлами помѣщены между вторымъ (заднимъ), носовымъ, и среднимъ куполами, штурвалъ между двумя кормовыми куполами.

Къ числу мелкихъ броненосныхъ судовъ надобно отнести строящійся въ Дептфордѣ изъ дерева корветъ *Enterprise*; длина его 180 футъ, ширина 38 ф., углубленіе штевей 14 ф. 6 д. Судно покрыто $4\frac{1}{2}$ д. желѣзною броней, по всей длинѣ, на 3 фута ниже грузовой ватерлинии; въ носу и въ кормѣ на одинъ футъ выше грузовой, а при срединѣ, на длину, достаточную для двухъ портовъ, подъ планширь. Вся покрытая броней часть судна, а также и вся подводная часть построена изъ дерева. Носовая же и кормовая части, гдѣ кончается броня, сдѣланы изъ желѣзныхъ обыкновенныхъ шпангоутовъ и обшиты листовымъ желѣзомъ въ $\frac{3}{8}$ д. толщиною. Подводная часть ниже брони будетъ обшита мунцовскимъ металломъ. Въ носовой и кормовой части, закрытой батареей будутъ непроницаемыя переборки, покрытыя такъ же, какъ и бортъ батареи, желѣзною броней

въ $4\frac{1}{2}$ л. толщин. Переборки эти пойдутъ во всю высоту батарен до грузовой ватерлинии и будутъ имѣть каждая по 2' пушечныхъ порта. Порты, подобныя портамъ на фрегатѣ *Royal-Oak*, будутъ отстоять отъ грузовой на 9 футъ.

Всѣ упомянутыя здѣсь суда не будутъ имѣть колодцевъ для подъема винта, и конгръ-тимберсы ихъ имѣютъ значительный уклонъ, съ цѣлю защитить винтъ.

Носовая же часть будетъ вогнута во внутрь и вооружена массивнымъ шпирономъ.

Хотя трудно опредѣлительно сказать, каковъ будетъ составъ будущаго британскаго флота, однако, судя по тому, что уже выстроено и что строится и проэктируется, нельзя на много ошибиться, если предположить, что будущій военный англійскій флотъ будетъ состоять: 1) изъ линейныхъ судовъ, которымъ суждено замѣнить двухъ и трехдечные корабли, т. е. фрегатовъ отъ 30 до 40 орудій, кругомъ покрытыхъ броней, и 2) изъ мелкихъ (говоря относительно) судовъ, или съ куполами вполне броненосныхъ, или подобныхъ *Enterprise*, защищенныхъ броней только при срединѣ, гдѣ обшивка во всю высоту борта и въ подводной части, а въ носу и въ кормѣ на весьма незначительную высоту надъ ватерлиніею. Последнія изъ мелкихъ судовъ, быть можетъ, имѣютъ лучшую будущность, ибо, покрытыя броней на столько, на сколько нужно, чтобы защитить прислугу у орудій и самое судно отъ потопленія, онѣ, ограничиваясь небольшою поверхностью брони, будутъ довольно легки и при своей дѣйствительности, какъ боевыя суда, будутъ неглубоко сидѣть въ водѣ.

П. Ю.

Броненосный фрегатъ «Resistance».

Четвертый уже вооруженный броненосный фрегатъ англійскаго флота *Resistance*, въ началѣ сентября, пришелъ изъ Медвэ на спитгэдскій рейдъ, и немедленно введенъ въ портсмутскій докъ. Вся подводная часть его была покрыта длинной травой, въ которой на лѣвой сторонѣ мѣстами находилось множество ракушекъ; трава въ нѣкоторыхъ мѣстахъ имѣла до трехъ футъ длины. На правой сторонѣ отъ форштевня до форъ-русленей, фута на три ниже ватерлинии, прильнула къ носовой подводной части судна полоса ракушекъ, фута на два шириною и отъ двухъ до пяти дюймовъ толщиною. Составъ, которымъ была покрыта подводная часть на этой сторонѣ, повидимому, весь уничтоженъ; во многихъ мѣстахъ, ржавчина совершенно его съѣла. Мы, кажется, говорили въ хроникѣ,

что обѣ полосы подводной части этого судна покрыты были для опыта двумя различными составами, предохраняющими желѣзо отъ порчи, но, какъ оказывается, и они не принесли ни какой пользы.

24 сентября *Resistance* ходилъ на вымѣренную милю пробовать ходъ; средняя скорость, выведенная изъ шести разъ, пройденныхъ взадъ и впередъ, по теченію и противъ, была 11,8 узла; третій броненосный фрегатъ *Defence* имѣлъ ее только 10,4 узла. Среднее давленіе пара во время опыта на *Resistance*, было 20 ф., пустота въ холодильникѣ 24 и 23 $\frac{1}{2}$ д. Печи топились всѣ. Число силъ по индикатору оказалось 2372, т. е. въ четыре раза больше номинальных. Винтъ имѣлъ 18 ф. въ діаметрѣ при шагѣ въ 21 ф. Фрегатъ построенъ на верфи Вествуда, въ Мильуодѣ близъ Лондона, по модели фр. *Defence's*; длина его 292 ф., ширина 54 ф., высота отъ кила до верхней палубы 38 $\frac{1}{2}$ ф., водонѣмѣщеніе 3668 тоннъ (строительн.). Онъ не имѣетъ наружнаго кила, но за то кильсонъ его очень великъ; съ нимъ скрѣплены всѣ шпангоуты, а по нимъ идетъ желѣзная броня съ тиковою подкладкой въ 22 д. толщины. Броня идетъ на 5 ф. ниже ватерлиніи и простирается по борту судна на 144 фута, т. е. защищаетъ 14 орудій изъ 32. Фрегатъ имѣетъ шпиронъ, укрѣпленный весьма сильно. Машина въ 600 лощ. силъ. Орудій 32: наверху, на кормѣ и носу 2 орудія Армстронга 110 ф., на повор. платформахъ, 2 орудія Армстронга 25 ф., два гладкостѣнныхъ орудія 32 ф., и одно полевое 12 ф. наръзное; въ батарее 5 орудій 68 ф. и 4 Армстронга 110 ф. Для передачи приказаній на бакъ, устроенъ на шканцахъ электрическій аппаратъ. Фрегатъ освѣщается газомъ, и газометръ устроенъ также на палубѣ.

Послѣдніе опыты въ Шебуринессѣ: артиллерія и желѣзныя плиты для броненосныхъ судовъ.

Не отрываясь отъ извѣстій о броненосныхъ судахъ, мы считаемъ своею обязанностію сообщить нашимъ читателямъ о важныхъ и весьма интересныхъ опытахъ, произведенныхъ въ Шебуринессѣ, въ присутствіи герцога Сомерсета, лордовъ адмиралтейства и членовъ комитета желѣзныхъ плитъ и артиллеріи (the Plate and Ordnance Select Committee). Послѣ перваго опыта надъ знаменитымъ орудіемъ *Horsfall*, оно долгое время оставалось въ Портсмутѣ въ совершенномъ небреженіи. Это чудовище-орудіе, *monster-gun*, какъ называютъ его англичане, можетъ бросать 300 фунтовое сферическое ядро, т. е. вдвое больше ядра армстронгова 150-ти фунт. орудія, сдѣлавшаго такое разрушеніе минувшей вѣсной въ щитѣ, представлявшемъ бортъ *Warrior's*. Послѣ того опыта, снова обратили

вниманіе на забытое орудіе, и адмиралтейство произвело изъ него окончательные опыты надъ щитомъ *Warrior'a*, надъ массой желѣзной брони, въ $4\frac{1}{2}$ д. толщиною, прикрѣпленной къ тиковой подкладкѣ въ 18-ти д. и 9-ти дюймовымъ брусамъ, расположеннымъ въ отношеніи къ подкладкѣ поперечно. Первый выстрѣлъ уже служилъ доказательствомъ страшной силы этого громаднаго орудія. Оно было поставлено на обыкновенномъ разстояніи, двухсотъ ярдовъ, отъ щита; зарядъ состоялъ изъ 75 фунтовъ пороху и 270 фунтоваго ядра. Результатъ этого выстрѣла былъ весьма достаточенъ, чтобы показать, что всѣ дальнѣйшіе опыты будутъ излишними. Ядро сдѣлало пробойну въ бровѣ и тиковой подкладкѣ, пронизавъ насквозь весь щитъ; такого результата ожидали всѣ присутствующіе. Изъ этого слѣдуетъ вывести заключеніе, что артиллерія всегда можетъ пронзить броню, какую бы толщину не придали ей. Тяжелое ядро и усиленная быстрота полета ядра,—другими словами, тяжелое ядро и сильные заряды, пробьютъ насквозь, какъ стекло, даже шести-дюймовыя плиты. Остается узнать теперь, до какой степени безопасно для мореходныхъ качествъ судна, могутъ быть употреблены 5-ти дюймовыя плиты, на вновь строящихся броненосныхъ судахъ, подобныхъ *Minotaur'u*. Изъ множества опытовъ, произведенныхъ въ Шебуринесѣ; много приобретено практическихъ свѣдѣній, относительно желѣзныхъ плитъ; что же касается до артиллеріи, которую должно употреблять противъ плитъ, то всѣ опыты приводятъ къ одному заключенію, и именно, что старинное гладкостѣнное орудіе дѣйствуетъ на желѣзныя плиты разрушительнѣе всякаго нарѣзнаго орудія, и что изъ всѣхъ замѣчательныхъ нарѣзныхъ орудій, орудіе сэра Вильяма Армстронга безсилнѣе другихъ. Разница въ разрушительномъ дѣйствіи сферическаго и нарѣзнаго снарядовъ равняется разности между ихъ начальными скоростями, или скоростями, приобретаемыми снарядомъ по вылетѣ изъ орудія. Въ гладкостѣнномъ орудіи скорость эта равняется 1700 футамъ въ секунду, въ нарѣзномъ—1150 футъ; слѣдовательно снарядъ, имѣющій болѣшую быстроту полета, произведетъ щиту на извѣстномъ разстояніи болѣшій вредъ. Если бы опыты производились на разстояніи 2000 или 2500 ярдовъ, то результатъ былъ бы совершенно обратный, потому что щитъ встрѣтилъ бы полетъ ядра изъ нарѣзнаго орудія съ скоростью 1150 фут. въ секунду, тогда какъ скорость полета ядра изъ гладкостѣннаго орудія простиралась бы до 400 футъ, но при томъ же разстояніи, если только не менѣе. Поэтому опытъ изъ орудія *Хорсфамъ*, произведенный на близкомъ разстояніи, не имѣлъ особеннаго значенія, такъ какъ предшествовавшіе опыты доказали уже, что щитъ долженъ быть пронзанъ. Вторая и самая интерес-

ная половина опытовъ произведена была надъ Витворта 12-ти фунт. полевымъ и 70-ти фунт. корабельнымъ орудіями, съ цѣлю узнать пронизывающую силу плоскоконечныхъ закаленныхъ бомбъ Витворта (*flat-fronted hardened shells*). Всякаго рода бомбы, какія только были испытаны до сего времени, не производили ни малѣйшаго дѣйствія на плиты. Онѣ разбивались, какъ стеклянныя бутылки, и наносили вредъ щиту только пламенемъ своего взрыва. Эти результаты были столь постоянны и однообразны, что принято за несомнѣнный фактъ, что суда, покрытыя желѣзными плитами въ 2½ и даже въ 2 дюйма толщиною, въ состояніи выдержать ударъ всякой бомбы. Датское, прусское и русское правительства покрывали свои канонирскія лодки броней въ 2½ д., въ полной увѣренности, что этого весьма достаточно для защиты экипажей отъ всѣхъ снарядовъ, кромѣ сплошнаго ядра. Г. Витвортъ вполне доказалъ ложность этой теоріи. Первый опытъ произведенъ былъ изъ 12-ти фунт. орудія; пущенное изъ него плоскоголовое ядро совершенно пронизало желѣзную плиту въ 2 д. толщиною; результатъ довольно замѣчательный, если принять въ соображеніе легкость снаряда. При второмъ выстрѣлѣ изъ того же 12-ти фунт. орудія была пущена бомба, въ плиту въ 2 д. толщиною, прикрѣпленную къ дубовымъ брусьямъ, почти въ футъ толщиною. Бомба, съ разрывнымъ зарядомъ изъ 11 фунт. пробилла насквозь плиту и подкладку и зарылась позади щита въ землѣ. Вторая бомба, почти съ такимъ же зарядомъ, пробилла плиту, но разорвалась въ дѣревянной подкладкѣ, разбивъ ее на мелкія части. Это окончательно доказало, что канонирскія лодки, покрытыя желѣзомъ въ 2 д. толщиною, уязвимы для закаленныхъ снарядовъ Витворта даже изъ 12 фунт. орудія. Результатъ этотъ, при всей своей неожиданности, ничего не значилъ въ сравненіи съ результатомъ при выстрѣлѣ изъ 70-ти фунт. корабельнаго орудія въ болѣе крѣпкій щитъ, состоявшій изъ желѣзныхъ плитъ, прикрѣпленныхъ къ дубовому набору въ 9 дюймовъ толщиною; въ помощь ему устроенъ былъ другой дубовый наборъ въ 4 д дюйма толщиною. Бомба, вѣсившая 70 фунтовъ, содержала въ себѣ 21 фунтовъ 6 унц. пороху. При зарядѣ въ 12 фунтовъ, на обыкновенныя разстояніи въ 200 ярдовъ, она прошла сквозь плиту въ 4 дюйма и дубовую подкладку; разорвалась внутри набора, разбивъ его на мелкія части. Такой изумительный результатъ былъ достигнутъ, не съ помощью орудія огромнаго калибра, но орудія пятнадцатью центнерами меньше корабельнаго гладкостѣннаго орудія въ 95 центнеровъ, и при зарядѣ пороху, составлявшемъ только одну шестую часть вѣса снаряда. Съ того времени, какъ г. Витвортъ пробилъ борта плавучей

батареи *Trusty* съ помощію точно такого же орудія, въ Шебуринесѣ не было ни одного еще столь удовлетворительнаго опыта. «Если два великіе изобрѣтателя, говоритъ *Times*: сэръ Вильямъ Армстронгъ и Витвортъ согласятся между собою такъ, что сэръ Вильямъ приметъ шестигранный способъ наръзки г. Витворта, а г. Витвортъ выдѣлку орудій по системѣ сэра Вильяма, тогда Англія получитъ артиллерію, при которой не страшны будутъ для нея ни желѣзные флоты, ни желѣзныя крѣпости цѣлаго міра».

Вопросъ о желѣзныхъ плитахъ для защиты военныхъ судовъ и объ артиллеріи въ теченіе послѣднихъ мѣсяцевъ безпрестанно мѣнялся. Нѣкоторое время преимущество повидимому оставалось за обороною, потому что *Warrior* съ своей 18-ти дюймовой тиковою подкладкой, покрытой $4\frac{1}{2}$ дюймами желѣза, при своихъ мореходныхъ качествахъ, былъ признанъ за судно, совершенно неуязвимое. Мы были убѣждены, что борта этого прекраснаго фрегата не въ состояніи пробить никакое ядро, но весьма простые опыты разрушили это убѣжденіе. Послѣ испытанія различныхъ орудій и различныхъ снарядовъ, рѣшено было испытать дѣйствіе усиленныхъ зарядовъ. Здѣсь теорія и изобрѣтательность оставлены были въ сторонѣ; при употребленіи только сильныхъ зарядовъ и тяжелыхъ ядеръ, результаты оказались изумительными. «Щитъ *Warrior'a*—масса желѣза и дерева, совершенно равнявшіяся извѣстной части борта этого фрегата, былъ пробитъ однимъ ядромъ г. Витворта, такъ что неуязвимость подобной обороны болѣе нельзя уже считать абсолютною. Вопросъ состоялъ только въ томъ: можно ли придать орудіямъ достаточную крѣпость для выдерживанія такихъ громадныхъ зарядовъ. Изобрѣтеніе сэра Вильяма Армстронга, повидимому, отвѣчало на этотъ вопросъ, но опыты удавались только при извѣстныхъ разстояніяхъ и при извѣстныхъ условіяхъ; и все же, за исключеніемъ только британскихъ кораблей, нигдѣ не было еще, по всей вѣроятности, орудія, которое могло бы доставить подобные результаты».

«Первая часть послѣднихъ опытовъ въ Шебуринесѣ не представляетъ ничего особенно замѣчательнаго; она доказала только, что такая гигантская пушка, какъ *Хорсфалъ*, способна выдержать зарядъ покрайней мѣрѣ въ 75 фунтовъ пороку и выбросить сплошное ядро въ 300 фунтовъ вѣсу. При опытѣ изъ 70 фунтоваго орудія достигнутъ добавочный результатъ. Предполагали, что если извѣстную толщину желѣзной плиты раздѣлить на двѣ плиты, чтобы каждая имѣла половину той толщины, и поставить эти плиты на извѣстномъ разстояніи одну отъ другой, то сопротивляющаяся сила обстрѣливаемого предмета должна значительно увеличиться. Теорія эта основывается на томъ, что первая плита хотя и будетъ про-

бита, но до такой степени ослабить силу ядра, что вторая плита отразить его; относительно сплошного ядра, вопрос этотъ остается нерѣшеннымъ. Что же касается до бомбы, или, вѣрнѣе сказать, до бомбъ г. Витворта, то тутъ не можетъ быть ни малѣйшаго сомнѣнія. Бомба, пущенная изъ 70 фунтоваго орудія, при зарядѣ въ 12 фунтовъ, совершенно пронизала, какъ мы уже сказали, первую часть щита и разорвалась внутри второй, разбивши ее въ дребезги. Изъ этого слѣдуетъ вывести заключеніе, что вторая часть щита не была пробита бомбой, но разрушена дѣйствіемъ ея взрыва.

«Въ день этихъ опытовъ мы узнали, что 4 дюйма желѣза, скрѣпленные съ 9 дюймами дубоваго набора, не въ состояніи защитить судно отъ бомбъ, пущенныхъ изъ орудія умѣренной величины, и что всѣ слабо защищенные суда, подобныя американскимъ канонирскимъ лодкамъ, не могутъ устоять противъ легкаго полеваго орудія. Надобно замѣтить также, что эти результаты были получены посредствомъ нарѣзнаго, а не гладкостѣннаго орудія—обстоятельство, имѣющее весьма важное значеніе. Гладкостѣнное орудіе имѣетъ особенное преимущество сообщать ядру своему чрезвычайную скорость на малой дистанціи, далѣе которой полетъ ядра быстро ослабѣваетъ. Поэтому на 68 фунтовую морскую пушку полагались, какъ на самое изъ дѣйствительныхъ орудій для раздробленія желѣзной брони на разстояніи 200 ярдовъ, когда ядро дѣйствуетъ такъ же разрушительно, какъ болтообразный снарядъ, пущенный изъ нарѣзнаго орудія. Теперь же г. Витвортъ доказалъ, что своими бомбами, пущенными изъ орудія, легче обыкновеннаго 68 фунтоваго, при весьма умѣренномъ зарядѣ, можетъ, на разстояніи 2000 ярдовъ, пробить бортъ судна, считавшагося до настоящаго времени неуязвимымъ.

«Эти странныя перемѣны счастья между артиллеристами и кораблестроителями доставляютъ намъ возможность спокойнѣе смотрѣть на нѣкоторыя событія американской войны, казавшіяся намъ непонятными. Въ одинъ день мы узнаемъ, что судно, покрытое броней, выходитъ на бой съ цѣлымъ флотомъ, а съ слѣдующей почтой получаемъ извѣстіе, что это судно было разбито деревяннымъ корветомъ. Конечно, мы увѣрены, что американцы не построили ни одного судна, которое было бы такъ хорошо покрыто броней, какъ суда подобнаго рода по сю сторону Атлантики. Они такъ же поступали съ своимъ флотомъ, какъ и съ арміею, и предпочитали количество—качеству. Судя однакожъ по тому, что мы видимъ у себя въ отечествѣ, становится очевиднымъ, что самое легкое измѣненіе условій можетъ совершенно измѣнить результатъ исхода какой либо, отдѣльно взятой борьбы. Такъ какъ ни одинъ изъ кораб-

лей той или другой стороны не былъ въ сущности неуязвимымъ, то небольшая переменна величины заряда, или направленія нарѣзовъ, или, наконецъ, измѣненіе разстоянія могли служить объясненіемъ всѣхъ тѣхъ противорѣчій, о которыхъ мы читали. Нѣкоторые изъ подобнаго рода несообразностей можно считать случайными. Въ настоящее время вопросъ о плитахъ и пушкахъ остановился на томъ, что суда могутъ быть защищены желѣзной броней отъ всего, за исключеніемъ извѣстнаго рода бомбъ, и отъ всякаго рода ядеръ, за исключеніемъ пущенныхъ при извѣстныхъ условіяхъ. Все это вполне подтверждаетъ достоинство новой системы обороны, но такъ какъ условія, на которыя мы ссылаемся, не всегда могутъ быть выполнимы, то и дѣйствительность изобрѣтенія, повидимому, исчезаетъ. При настоящемъ положеніи вопроса объ атакѣ и оборонѣ, генію г. Витворта удалось возвысить силу атаки».

Но остановимся на этихъ данныхъ и представимъ нашимъ читателямъ только что полученныя извѣстія о новѣйшихъ опытахъ въ Шебуринесѣ, 26 сентября, которыя еще болѣе разъясняютъ этотъ вопросъ, имѣющій живой интересъ для моряковъ. Вотъ что пишетъ *Times*:

24 сентября въ Шебуринесѣ возобновились въ болѣе размѣрѣ и съ болѣе важными результатами опыты, которые на прошлой недѣлѣ показали такую страшную силу орудій и снарядовъ Витворта.

Описываемые нами опыты имѣли главнѣйшею цѣлію разсѣять сомнѣніе тѣхъ, кто не вѣрилъ въ силу орудій Витворта и его плоско-головыхъ ядеръ и бомбъ. Орудіе, употребленное при этихъ опытахъ, было то, которое въ прежнихъ замѣткахъ мы считали самымъ страшнымъ для брони, а именно: заряжающееся съ дула орудіе, сдѣланное въ Вульвичѣ изъ кованаго желѣза по системѣ Армстронга, но съ превосходнымъ шестиграннымъ каналомъ съ нарѣзами по системѣ Витворта. Орудіе это 120 фунт. калибра, вѣсъ его 7 тоннъ 8 центнеровъ, и длина около 12 футъ; впрочемъ, оно можетъ выбрасывать ядро покрайней мѣрѣ двойной тяжести противъ номинальной, съ полною для себя безопасностію. Оно было поставлено на платформу въ разстояніи 600 ярдовъ отъ щита, представляющаго часть брони *Warrior's*, т. е. на 400 ярдовъ дальше противъ орудій, которыя прежде ставились въ Шебуринесѣ для испытанія силы ихъ противъ такой страшной массы желѣза и тика. Въ тотъ же щитъ, съ разстоянія 800 ярдовъ, была наведена большая мерсейская пушка—«*Horsfall*»; вспомнимъ, что эта пушка, съ разстоянія 200 ярдовъ, пробивала щитъ, дѣлая огромную дыру съ расколотыми краями въ самомъ центрѣ плиты и разрушая все по-

зади ея. Почитатели этого, теперь старо-моднаго, гладкоствольнаго орудія утверждали, что оно, съ тою же легкостію, окажетъ подобное дѣйствіе и съ разстоянія 800 ярдовъ; поэтому, по окончаніи опытовъ надъ орудіемъ Витворта, эта огромная и неуклюжая пушка (вѣсящая не менѣе 24 тоннъ) была испытана съ такого разстоянія, но какъ ниже увидимъ съ весьма различными отъ первыхъ и чрезвычайно неудовлетворительными результатами.

Щитъ, изготовленный для этихъ испытаній, представлялъ, какъ мы сказали выше, часть борта *Warrior*'а. Это не былъ, однако, прежній щитъ *Warrior*'а, который въ послѣдніе 12 мѣсяцевъ былъ такъ изстрѣлянъ, что пришелъ въ совершенную негодность. Новый щитъ, нарочно сдѣланный для этихъ опытовъ, имѣетъ 21 футъ длины и 15 ф. высоты; онъ выстроенъ по тѣмъ же правиламъ, какъ и старый, а именно съ $4\frac{1}{2}$ дюйм. желѣзными плитами, 18 дюйм. поперечными тиковыми бимсами и внутреннею однодюймовою желѣзною обшивкою, и поддерживается полосами массивнаго вертикальнаго углового желѣза, въ разстояніи 18 д. одна отъ другой. Замѣтимъ только, что $4\frac{1}{2}$ д. плиты, покрывающія прочное соединеніе тика и желѣза, были выдѣланы не на заводѣ темзенской компаніи и безъ всякаго сомнѣнія вышли слабѣе великолѣпныхъ плитъ, изъ которыхъ на этомъ заводѣ былъ сдѣланъ первый щитъ, представившій бортъ *Warrior*'а. Сначала выпустили изъ орудія Витворта съ малымъ зарядомъ нѣсколько ядеръ въ деревянный щитъ, для опредѣленія полета снарядовъ; эти выстрѣлы не остались также безъ интереса, показавъ удивительную точность полета снарядовъ изъ этого орудія. Первый опытный выстрѣлъ былъ сдѣланъ при зарядѣ въ 23 фунта пороку, сплошнымъ шестиграннымъ ядромъ, вѣсомъ 129 фунтовъ, при чемъ орудіе имѣло $\frac{1}{2}^\circ$ возвышенія. Ядро попало въ лѣвый центръ щита, въ разстояніи почти 1 дюйма отъ бѣлаго круга, въ который его наводили, и въ моментъ ужаснаго удара ядра о броню показалось яркое пламя, какъ будто въ отвѣтъ этому выстрѣлу былъ сдѣланъ другой изъ щита. Это ядро прошло сквозь броню, разщепило тиковую подкладку и потомъ ударилося объ одну изъ полосъ вертикальнаго углового желѣза, которую оно разрѣзало пополамъ какъ бумажную, разбросавъ винты и заклепки по всѣмъ направленіямъ. Ядро это не прошло, однако, совершенно насквозь щита, но остановилось въ тиковой подкладкѣ, упершись своею плоской головкой объ разбитое имъ угловое желѣзо; впрочемъ разрушеніе, сдѣланное ядромъ, вышло отъ этого гораздо большее, чѣмъ еслибы оно совершенно прошло сквозь щитъ. Это была не дыра, а проломъ, и внутренняя обшивка во многихъ мѣстахъ была разодрана на большое разстояніе, такъ что если бы подобное ядро

ударилось у ватерлиніи настоящаго судна, оно произвело бы течь, которую ничѣмъ не было бы возможности остановить. Такимъ образомъ, о дѣйствіи плоско-головыхъ ядеръ на желѣзныя суда, опыты дали положительные результаты; въ деревянномъ суднѣ, такое ядро прошло бы сквозь оба борта, вырѣзавъ въ нихъ ровныя отверстія и не причинивъ много вреда, но желѣзо, не защищая судна отъ такого выстрѣла, представляетъ, однако, столько сопротивленія, что ядро не прорѣзываетъ, но раздробляетъ бортъ и дѣлаетъ проломъ, который можетъ повести къ весьма гибельнымъ послѣдствіямъ, если придется ниже ватерлиніи. При слѣдующемъ опытѣ стрѣляли пусто-тѣлымъ снарядомъ, начиненнымъ 3 ф. 8 унц. пороха; полный вѣсъ снаряда 131 фунтъ. Выстрѣлъ былъ сдѣланъ съ того же разстоянія и при томъ же углѣ возвышенія, зарядомъ въ 25 фунтовъ пороха, и дѣйствіе снаряда при этомъ удивило всѣхъ. Въ самомъ дѣлѣ, дѣйствія выстрѣловъ изъ орудія Витворта сплошнымъ снарядомъ не представляли ничего особенно неожиданнаго, но что касается до пустотѣлыхъ снарядовъ, то до сихъ поръ считали почти невозможнымъ, чтобы этотъ снарядъ, при такомъ разстояніи, могъ пробить щитъ. Между тѣмъ, снарядъ прошелъ положительно чрезъ все, разорвавшись повидимому въ то время, когда встрѣтилъ послѣднее сопротивленіе отъ внутренней обшивки, которую онъ разорвалъ совершенно, освѣтивъ на мгновеніе связи, поддерживавшія щитъ сзади, причемъ осколки снаряда полетѣли впередъ и вверхъ, такъ что при выстрѣлѣ въ дѣйствительное судно, они ударились бы въ палубу, т. е. стали бы бить команду судна. Такимъ образомъ, ничто не можетъ быть убѣдительнѣе этого опыта; снарядъ не только пробилъ броню, но осколки ея около 30 ф. вѣсомъ, подверженный полному удару плоско-головой бомбы, прошелъ сквозь тиковую подкладку и внутреннюю обшивку, сдѣлавшись такимъ образомъ какъ бы вторымъ ядромъ. Эта бомба была бы, кажется, въ состояніи совершенно разрушить одну сторону щита, еслибъ она могла вмѣстить въ себѣ достаточное количество разрывнаго заряда, т. е. около 10 или 12 ф. пороху. Это условіе, по особенностямъ устройства снаряда Витворта, не можетъ еще быть въ немъ достигнуто, и потому, говоря сравнительно, этотъ снарядъ, несмотря на всю силу его удара, пока еще нѣкоторымъ образомъ не дѣйствителенъ противъ желѣзныхъ фрегатовъ. Когда же достигнуть того, что эта бомба будетъ вмѣщать въ себѣ сильный зарядъ 10 фунтовъ мелкаго пороха, то мы полагаемъ, что она будетъ оказывать на желѣзныя суда такое же разрушительное дѣйствіе, какому теперь подвержены деревянные суда отъ ужасныхъ снарядовъ Армстронга.

Испытаніе это дало такіе положительные результаты относительно

силы прониканія снарядовъ, что дальнѣйшіе опыты надъ ними уже не производились, а перешли къ опытамъ надъ дѣйствіемъ выстрѣловъ изъ пушки *Horsfall*, съ разстоянія 800 ярдовъ, на не поврежденныя плиты того же щита. Тутъ съ разу сдѣлалась очевидною огромная разность дѣйствія гладкоствольнаго и нарезнаго орудія, какъ относительно вѣрности полета снарядовъ, такъ и разрушительной силы удара. Первый выстрѣлъ изъ *Horsfall*'я былъ сдѣланъ съ зарядомъ въ 74 ф. пороку и круглымъ ядромъ въ 275 фунтовъ, оно упало впереди и футъ на 10 или 12 влѣво отъ щита, въ который слѣдовательно оно совсѣмъ не попало. При второмъ выстрѣлѣ, ядро снова ударилося въ землю около 40 футъ впереди щита, сдѣлало рикошетъ съ легкимъ подъемомъ и попало въ неповрежденную плиту. Въ этотъ разъ оно пробило огромную дыру, разбило тиковую подкладку и повредило внутреннюю обшивку, такъ что въ суднѣ произвело бы такую же ужасную течь, какъ и первый выстрѣлъ орудія Витворта, но, подобно ему, и это ядро не совсѣмъ прошло сквозь щитъ. Третье ядро опять не попало въ щитъ, пролетѣвъ въ сторонѣ отъ него въ поразительно большомъ разстояніи; четвертое же и послѣднее едва только поддержало уже теперь значительно уменьшившуюся репутацію этого орудія, ударившись въ верхній уголъ щита, металлъ котораго оно разбило. Такимъ образомъ, положительно подтвердился какъ недостатокъ этого орудія на такомъ разстояніи, такъ и успѣхъ Витворта. Хотѣли еще испытать 12-ти фунт. орудіе Витворта противъ плитъ не менѣе 4 д. толщины, но какъ при каждомъ изъ описанныхъ уже выстрѣловъ зрители должны были удаляться отъ щита на значительное разстояніе, то прошло слишкомъ много времени, и день быстро клонился уже къ вечеру; поэтому было положено отложить дальнѣйшія испытанія до другаго времени, и только рѣшились въ тотъ же день испытать представляли ли щиты нормальное сопротивленіе. Это испытаніе было сдѣлано изъ старой гладкостѣнной 68 ф. пушки и глубина выбоины, сдѣланной ядромъ въ щитѣ, сразу показала, что сила сопротивленія плитъ была далеко менѣе, чѣмъ у тѣхъ, которыя покрывали старый щитъ *Warrior*'а; металлъ ихъ оказался до чрезвычайности хрупкимъ.

Послѣ этого опыты были прекращены съ намѣреніемъ, безъ сомнѣнія, возобновить ихъ надъ щитомъ, болѣе толстымъ и крѣпкимъ, который въ свою очередь, можетъ быть, одержитъ кратковременную побѣду надъ орудіями. Такимъ образомъ, изъ недѣли въ недѣлю, мнѣніе общества и даже мнѣніе нашихъ ученыхъ авторитетовъ колеблется между сравнительными достоинствами силы сопротивленія плитъ и силы прониканія ядеръ. Спрашивается, какой же практической выводъ получится изъ всѣхъ этихъ опытовъ? Въ состояніи

ли мы наконецъ указать на дѣйствительно хорошее орудіе, которое бы могло пронизать насквозь любую броню, или броня останется побѣдительницею? Рѣшеніе этого вопроса до сихъ поръ чрезвычайно затруднительно. Люди, держащіе сторону брони, полагаютъ, что они могутъ настолько укрѣпить ея суда, чтобъ сдѣлать ихъ практически неуязвимыми отъ какого бы то ни было выстрѣла; съ другой стороны, артиллеристы также твердо убѣждены, что они могутъ дѣлать орудія, которыя на практикѣ будутъ вполне достаточны, чтобъ разбить любой желѣзный фрегатъ, когда либо плававшій на морѣ. Пока не кому рѣшить этого спора, въ особенности, когда результаты опытовъ въ Шебуурнесѣ измѣняются еженедѣльно, и почти одинаково говорятъ какъ въ пользу брони, такъ и орудій. По нашему мнѣнію, въ окончательномъ результатѣ орудіе должно остаться побѣдителемъ, потому что для величины и тяжести артиллеріи въ крѣпостяхъ и даже на судахъ почти нѣтъ границъ, тогда какъ есть положительныя границы для тяжести брони, которую могутъ носить плавающіе въ морѣ фрегаты—границы, которыхъ мы уже вполне достигли, если уже не перешли, въ $5\frac{1}{2}$ дюймовой бронѣ нынѣ строящихся судовъ. Если смотрѣть на защиту судовъ только съ точки зрѣнія кузнечной работы, то мы недалеко ушли впередъ отъ неуклюжихъ плавающихъ батарей, атаковавшихъ Кинбурнъ, или отъ тѣхъ, еще болѣе страшныхъ «глыбъ» изъ разряда *Gluton* и *Trusty*, которыя съ трудомъ держались на водѣ, когда ихъ буксировали въ Балтику. Русскія 32 ф. ядра съ шумомъ ударялись о 4-хъ дюймовые желѣзные бока этихъ худо выстроенныхъ судовъ, но нисколько имъ не вредили. Адмиралтейство, вполне довольное выказаннымъ при этомъ достоинствомъ желѣза, не собирало никакихъ дальнѣйшихъ свѣдѣній, да и не вздумало бы объ этомъ до сихъ поръ, еслибъ Наполеонъ не употребилъ съ пользою этого открытія, построивъ желѣзное судно. Съ тѣхъ поръ мы завели небольшую желѣзную эскадру, изъ которой два судна, *Warrior* и *Black-Prince* вышли дѣйствительно великолѣпными фрегатами; остальные не вполне удались, такъ какъ они выстроены таранами, но вовсе не имѣютъ скорости; думали ихъ сдѣлать фрегатами, а между тѣмъ, съ ними также невозможно управляться въ морѣ, какъ со старыми безсильными батареями, справедливо названными «плавающими», потому что они не могутъ ни ходить подъ парами и парусами, ни быть надлежащимъ образомъ управляемы. Во всякомъ случаѣ *Warrior*, съ его $4\frac{1}{2}$ дюйм. броней и 18 д. тиковой подкладкой, оставался долгое время не только практически, но и буквально, неуязвимымъ противъ всѣхъ залповъ нашей самой тяжелой артиллеріи, и, наконецъ, уступилъ только тогда, когда

явился ему чрезвычайный противник—заряжающееся съ дула, 150 фунтовое гладкоствольное орудіе Армстронга.

Но и въ этомъ случаѣ побѣда не вполне еще осталась за артилеріею, потому что самое орудіе было разрушено большими пороховыми зарядами, употреблявшимися для разрушенія щита. Послѣ этого *Horsfall*, 300 фунт. гладкоствольное орудіе, пронизывало щитъ насквозь своими снарядами такъ легко, какъ будто онъ былъ сдѣланъ изъ парусины; 12 фунт. орудіе Витворта выбрасывало бомбы, пронизывавшія желѣзо, на которое до тѣхъ поръ пустотѣлые снаряды не оказывали никакого дѣйствія, а 70 фунт. орудіе пробивало бомбами 5 дюйм. плиты и 4 дюйм. дубовую подкладку, и въ заключеніе, на послѣднихъ опытахъ, пробило бомбами щитъ, представлявшій часть борта самага *Warrior'a*. Этотъ результатъ чрезвычайно важенъ, и смотря на него съ настоящей точки зрѣнія, весьма благоприятенъ для страны, морскому могуществу которой угрожало бы большимъ бѣдствіемъ, еслибъ можно было въ дѣйствительности покрыть судно броней такъ, чтобъ сдѣлать его совершенно неуязвимымъ для ядеръ и бомбъ всѣхъ родовъ. Къ счастью для насъ, мы теперь на хорошей дорогѣ чтобъ получить орудіе, которое пробьетъ броню всякой толщины, возможной къ употребленію для судовъ. Въ этомъ смыслѣ въ послѣдніе 3 мѣсяца опыты въ Шебуринесѣ уже измѣнили свой характеръ, и хотя по названію они остаются опытами надъ сопротивленіемъ желѣзныхъ плитъ, но въ дѣйствительности они обратились въ усилія открыть—какое орудіе или какое соединеніе лучшихъ частей лучшихъ орудій можетъ пробить эти плиты.

Новые фрегаты, каковы *Minotaur* и другіе этого класса, строящіеся въ Лондонѣ и Биркенхедѣ, будутъ одѣты броней не частію, какъ *Warrior*, но вполне отъ носа до кормы, и толщина ея вѣсто прежнихъ 4½ д. будетъ уже 5½ дюймовъ. Остается еще посмотреть, какъ-то они будутъ носить эту громадную тяжесть металла, и результатъ опытовъ въ морѣ ожидается съ немалымъ безпокойствомъ и даже опасеніемъ. Уже *Warrior* въ морѣ валокъ и при противномъ вѣтрѣ тяжело всходитъ на волненіе; поэтому весьма естественно заключить, что новыя суда, имѣющія болѣе тяжелую броню и большее ея количество, будутъ по меньшей мѣрѣ также трудно управляемы при подобныхъ обстоятельствахъ, а слѣдовательно граница, до которой мы можемъ безъ опасности доводить толщину брони въ морскихъ судахъ, уже достигнута, между тѣмъ какъ для орудій Витворта не прекращается возможность дальнѣйшихъ улучшеній.

Впрочемъ, вообще можно все таки сказать, что эти суда неуязвимы для орудій другихъ націй. Нарѣзныя французскія орудія также не

окажутъ на нихъ никакого дѣйствія, какъ и наши армстронговъ, тогда какъ тяжелая американская пушка Дальгрена бросаетъ только сферическія бомбы, которыя не дѣйствительны противъ желѣзныхъ бортовъ судна. Но изъ послѣднихъ опытовъ мы уже знаемъ, что можетъ быть сдѣлано такое орудіе, которое пробьетъ любое желѣзное судно, и вопросъ состоитъ только въ томъ, какое орудіе будетъ наилучшее для этой цѣли? О пушкѣ Армстронга думать нечего. Хотя орудіе это, по огромной дальности полета, большой точности и ужасному разрушительному дѣйствію снарядовъ, всегда будетъ одною изъ главныхъ защитъ нашего флота. и фортвъ и останется лучшимъ для береговой службы, но противъ желѣзныхъ судовъ оно просто бесполезно, по причинѣ малой начальной скорости и конической формы снаряда, который всегда разбивается при ударѣ обѣ щить. Желаемое орудіе должно быть изъ кованаго желѣза, конечно заряжающееся съ дула, способное бросать ядро, которое бы могло раздробить любую броню, или такую плоскоголовую бомбу, какую употребляетъ Витвортъ, которая могла бы пробить плиту и разорваться внутри ея. Для удовлетворенія первой потребности, мы полагаемъ, легко можно сдѣлать орудіе, которое будетъ выбрасывать 100 ф. ядра и притомъ будетъ вѣсить на 25 центнеровъ меньше теперешней морской 68 ф. пушки; подобное орудіе будетъ вмѣстѣ и вѣснѣе и легче чугунаго, а по своему калибру и большому заряду будетъ на малыхъ разстояніяхъ оказывать достаточное разрушительное дѣйствіе противъ всякаго желѣзнаго фрегата. Удовлетворить же второй потребности до сихъ поръ могутъ, повидимому, только плоско-головыя бомбы Витворта.

Американская броненосная батарея Passaic.

Times, повидимому, не совѣмъ вѣрно замѣчаетъ, что американцы строятъ свой флотъ на скорую руку и что въ постройкѣ они больше обращаютъ вниманіе на количество, чѣмъ на качество. Правда, обстоятельства войны принудили союзные штаты, принять всѣ мѣры къ поспѣшной постройкѣ канонирскихъ лодокъ, которыя, однакожъ, не смотря на поспѣшность, оправдываютъ свое назначеніе; замѣчаніе же относительно количества и качества опровергается во первыхъ тѣмъ, что число военныхъ судовъ союзныхъ штатовъ незначительно, а во вторыхъ, мы видимъ изъ новѣйшихъ извѣстій, что американцы построили довольно сильную броненосную батарею *Passaic*. Это батарея Эриксона № 2 (*Monitor* былъ батареей № 1). *Passaic* имѣетъ 1000 тоннъ, 200 ф. длины, 45 ф. ширины, 12 ф. глубины; углубленіе ея въ полномъ грузу будетъ простирается до 9¼ футъ.

По этимъ цифрамъ можно составить идею о деревянномъ суднѣ, но невозможно составить ее о батарее *Passaic*. Она похожа на большую угольную баржу съ башней на палубѣ. Весь корпусъ судна покрытъ желѣзными плитами въ 5 д. толщиною. Толщина массы желѣза, покрывающаго башню, имѣетъ 11 дюймовъ. Въ носовой части судна броня сходится вмѣстѣ и образуетъ таранъ, выдающійся отъ форштевня на $3\frac{1}{2}$ фута ниже ватерлинии. Во время сраженія ядро нигдѣ не встрѣтитъ для себя широкой площади; даже таранъ можетъ быть совершенно отбитъ безъ серьезнаго вреда судну. Подъ каждымъ бимсомъ верхней части судна, идущей отъ башни къ носу, поставлено три ряда пиллерсовъ изъ брускового желѣза въ $2\frac{3}{4}$ д. въ кормовой части пиллерсы поставлены только посрединѣ. На верхней палубѣ, вмѣсто бортовъ, находятся желѣзные стойки на разстояніи 10 ф. одна отъ другой. Внутри судна находится шесть желѣзныхъ предохранительныхъ перегородокъ въ $1\frac{1}{2}$ д. толщиною. Внутренній діаметръ башни 21 футъ. Стѣнки башни опираются на плоскій ободъ, сдѣланный изъ особаго металла (*Composition metal*) $1\frac{1}{2}$ дюйма въ толщину и 12 д. въ ширину; внутренній край обода имѣетъ вертикальный выступъ $2\frac{1}{2}$ д. вышины и $1\frac{1}{2}$ д. толщины. Крыша башни состоитъ изъ кованныхъ желѣзныхъ плитъ $1\frac{1}{2}$ д. толщины, положенныхъ на кованные бимсы и рельсовые брусъ, одинъ отъ другаго въ трехъ футахъ. Нѣкоторыя части этихъ плитъ имѣютъ дырѣя въ 1 д. въ діаметрѣ. Въ центрѣ крыши находится отверстіе въ 6 ф. въ діаметрѣ; здѣсь будетъ устроенъ лоцманскій домикъ. Въ башнѣ предполагается поставить двѣ 15 дюймовыя далгреновы пушки. Механизмъ состоитъ изъ двухъ машинъ, цилиндры которыхъ имѣютъ 40 д. въ діаметрѣ и поршень въ 22 дюйма; изъ двухъ котловъ—10 ф. на лицо, 9 ф. 3 д. вышины и 12 ф. 6 д. длины съ тремя топками въ каждомъ. Винтъ чугунный, 12 ф. въ діаметрѣ; шагъ винта 16 футъ. Мѣхи для доставленія свѣжаго воздуха въ башню, въ машинное отдѣленіе и другія части судна, будутъ устроены подъ крышей башни. *Passaic* стоилъ 400 000 долларовъ; это нормальная цѣна за каждое судно подобнаго рода.

Плавучая батарея съ куполомъ г. Торнера.

Совѣтъ англійскаго адмиралтейства, вполне одобливъ модель усовершенствованной броненосной батареи съ куполомъ, г. Торнера, назначилъ одну изъ такихъ батарей къ постройкѣ. Желѣзный куполь, какъ мы говорили въ нашей хроникѣ за прошлый мѣсяцъ, будетъ неподвижный; размѣры его 200 ф. длины, 50 ф. ширины и 10 ф. вышины. Пушки будутъ поставлены по всей длинѣ судна;

имъ сообщается такой уклонъ, при которомъ никакая канонирская лодка не можетъ приблизиться къ бортамъ батареи. Къ ней при дѣлается таранъ на три фута ниже горизонта воды, при 8 футахъ длины; румпель и винтовой двигатель будутъ находиться подъ водой. Батарею предполагается вооружить 26 орудіями; она будетъ имѣть 330 ф. длины, 64 ф. ширины, 25 ф. глубины и 8700 тоннъ водоизмѣщенія. Говорятъ, главный надзоръ за постройкой вообще всѣхъ батарей съ желѣзными куполами порученъ капитану Кользу, съ платою по три гинеи въ день, сверхъ жалованья по должности офицера королевскаго флота; въ его распоряженіи будутъ находиться два чертежника съ жалованьемъ отъ адмиралтейства. Сверхъ того, капитанъ Кользъ получаетъ 5000 ф. ст. въ замѣнъ издержекъ, понесенныхъ имъ по доведенію своей системы до настоящаго состоянія, и по 100 ф. ст. за каждый куполь, поставленный на какомъ либо изъ военныхъ кораблей.

Вспомогательный аппаратъ для увеличенія силы машины на суднѣ.

Въ Times пишутъ о трудахъ французской коммисіи, которая посѣтила тулонскій портъ съ цѣлю испытанія аппарата, устроеннаго при механизмѣ фрегата *Gloire* для увеличенія паровой силы. Говорятъ, что аппаратъ этотъ увѣнчался полнымъ успѣхомъ. *La Gloire*, имѣя только половину зажженныхъ топокъ, пріобрѣталъ увеличеніе механической силы почти на 30%. Это изобрѣтеніе должно имѣть важное значеніе для броненосныхъ судовъ, которыя не могутъ брать съ собою столько топлива, какъ суда обыкновенныя. Произведенные на *la Gloire* опыты показываютъ, что суда подобнаго рода могутъ достигать большей скорости, чѣмъ при старой системѣ. Вслѣдствіе такой удачной попытки предполагается ввести этотъ аппаратъ на всѣхъ паровыхъ судахъ французскаго флота. О дальнѣйшихъ результатахъ будетъ сообщено.

КРИТИКА И БИБЛИОГРАФИЯ

SEAMANSHIP, by Lieut. George S. Nares, R. N.

Морская практика, составленная лейтенантомъ королевскаго флота, Георгомъ Нейрсомъ; второе изданіе, украшенное болѣе чѣмъ тремястами пятьюдесятью рисунками и чертежами, составленными Дж. Мурреемъ, для употребленія на практическомъ кораблѣ Британіи, одобренное лордами адмиралтейства. Въ Портсмутѣ: у James Griffin, Queen Street; въ Лондонѣ: у Longman, Green, Longman и Roberts. 1862 г.

Посвящая свое сочиненіе молодымъ морякамъ, авторъ въ началѣ его говоритъ о необходимости изучать искусство мореплаванія теоретически, въ особенности въ настоящее время, на томъ основаніи, что хотя важность морскаго искусства нисколько не уменьшилась съ введеніемъ пара, какъ двигателя для судовъ военнаго флота, однако случаи, доставляющіе молодымъ офицерамъ средства пріобрѣтать специальное знаніе на практикѣ, представляются теперь гораздо рѣже. Кромѣ того, ограниченность мѣста на судахъ для угля заставляетъ неизбежно сберегать паръ на случай дѣйствительнаго сраженія, а потому не представляетъ другаго выбора, какъ употребленія парусовъ при крейсерствѣ флота во время войны. Машины и котлы подвержены многимъ случайностямъ и могутъ совершенно печально оказаться неэффективными; поэтому мнѣніе, что корабли могутъ плавать въ долгихъ вояжахъ безъ мачтъ и парусовъ, или благополучно управляться офицерами, неимѣющими основательнаго знанія въ морскомъ искусствѣ, совершенно ошибочно.

Дѣйствительно, основательное знаніе вооруженія судна и вообще управленія имъ можетъ выказаться только въ тѣхъ критическихъ обстоятельствахъ, въ которыхъ мореплавателю бываетъ поставленъ во время плаванія. Фрегатъ «Аврора», отправляясь въ дальнее плаваніе

въ 1853 году, при выходѣ изъ Скагеррака въ Нѣмецкое море, былъ застигнутъ жестокимъ штормомъ отъ NW, которымъ стало прижимать его къ шотландскому берегу. Для того, чтобы пройти мысъ Ханстхольмень, нужно было нести марсели въ четыре рифа, хотя сила вѣтра не позволяла имѣть никакихъ парусовъ. Одна надежда оставалась на прочность вооруженія, крѣпость парусовъ и искусство управленія рулемъ, чтобы заполаскиваніемъ парусовъ не изорвать ихъ въ клочки; въ противномъ случаѣ, ему предстояло быть выброшеннымъ на берегъ. Въ самомъ дѣлѣ, ночь была испытаніемъ для всѣхъ на фрегатѣ. Фрегатъ съ страшнымъ напряженіемъ выносилъ напоръ вѣтра и громадное волненіе, но благодаря опытности и хладнокровію капитана и старшаго офицера, фрегатъ благополучно отошелъ отъ негостепріимнаго берега, между тѣмъ какъ нѣкоторыя изъ коммерческихъ судовъ, поврежденныя штормомъ, въ виду фрегата изыскивали мѣста, гдѣ бы выброситься на берегъ. Доказательствомъ силы вѣтра и прочности вооруженія можетъ служить обстоятельство, что на фрегатѣ вантъ-путенные болты напряженіемъ вантъ прорвали бортъ на три или на четыре дюйма вверхъ.

Также хорошимъ примѣромъ необходимости прочнаго и правильнаго вооруженія судна можетъ служить слѣдующій анекдотъ одного изъ прекрасныхъ морскихъ разсказовъ Марріета, приведенный однимъ изъ англійскихъ журналовъ (*).

Фрегату, застигнутому штормомъ у подвѣтреннаго берега, оставалось единственнымъ средствомъ спасенія обогнуть мысъ, чего нельзя было сдѣлать безъ большой парусности. Въ такомъ критическомъ положеніи, когда достигли мѣста опасности, слѣдующій разговоръ начался между первымъ лейтенантомъ и капитаномъ, представленнымъ идеаломъ опытнаго моряка.

— Если только что нибудь сдѣсть, то мы погибли, замѣтилъ первый лейтенантъ.

— Я хорошо это знаю, отвѣтилъ капитанъ хладнокровно, говорилъ это и прежде, да и вы сами теперь видите, что въ этомъ заключается единственное наше средство. Слѣдствіе какой либо беззаботности или небрежности при вооруженіи теперь окажется, и если опасность минуется, то она должна намъ напомнить, какой отвѣтственности мы подвергаемся за нерадѣніе къ своей обязанности. Жизнь всего экипажа зависитъ отъ небрежности или неспособности офицера, завѣдывающаго вооруженіемъ въ гавани. Поздравляю васъ, Falcon (*), я теперь убѣжденъ, что наши мачты на столько крѣпки, на сколько знаніе и вниманіе могутъ это сдѣлать....

(*) Colburn's United service Magazine 1862.

(*) Для перваго лейтенанта.

Только при такихъ испытующихъ обстоятельствахъ необходимость въ особенной заботливости и искусствѣ завѣдывающихъ вооруженіемъ судна становится жизненной важностью и показываетъ надобность молодымъ морякамъ обращать вниманіе на этотъ предметъ.

Но нельзя не сознаться, что, независимо отъ равнодушія, иногда питаемаго къ избранной спеціальности, еще другое обстоятельство представляетъ затрудненіе къ изученію морскаго искусства, именно: недостатокъ у насъ подобнаго рода руководствъ. Опытность и свѣдѣнія, приобретенныя долговременною службою на морѣ, столкновеніемъ съ различными обстоятельствами, часто представляющими прекраснѣйшіе уроки къ усовершенствованію мореплаванія, для послѣдующихъ мореплавателей почти пропадаютъ. Къ нимъ переходятъ только нѣкоторые случаи, и то большею частью по наслышкѣ; поэтому молодымъ морякамъ, вмѣсто того, чтобы, пользуясь уже извѣстнымъ, стараться объ усовершенствованіи своего искусства, приходится каждому самимъ собою достигать того, что прежде его уже задолго знали. Было время, когда думали, что мореплаватели, будучи заняты службою, отвлекающею ихъ отъ упражненія въ словесныхъ наукахъ, необходимо нужныхъ всякому писателю, не имѣютъ времени, а многіе и способностей, чтобы всѣ приобретенныя долговременною ихъ опытною знанія привести въ одно цѣлое и, не упуская ничего существенно нужнаго, изложить удобопонятно для молодыхъ людей, вступающихъ на то же поприщѣ. Въ настоящее время такое мнѣніе не имѣетъ мѣста. Повсюду распространяющееся просвѣщеніе, отдаленныя плаванія и слѣдственно столкновеніе съ образованными націями, и въ особенности попеченія высшаго морскаго начальства, дающаго всѣ средства къ образованію, должны доставлять намъ такихъ морскихъ офицеровъ, которые въ состояніи передать свои обильныя свѣдѣнія будущимъ морякамъ. Намъ нужно только вникнуть въ наши потребности и приступить къ ихъ удовлетворенію.

Конечно, по части усовершенствованій морскаго искусства мы передовыми теперь еще быть не можемъ, и пройдетъ не мало времени, пока мы сравняемся съ первостепенными морскими державами, побуждаемыми къ тому болѣе настоятельными требованіями. До того же времени намъ надобно только не упускать изъ виду того, что уже извѣстно.

Сочиненіе г. Нейрса заключаетъ, по нашему мнѣнію, почти все, что нужно, чтобы познакомиться съ судномъ, его вооруженіемъ и управленіемъ въ морѣ. Кромѣ того, въ немъ помѣщены практическія наставленія при различныхъ обстоятельствахъ, встрѣчаемыхъ на морѣ, какъ напримѣръ: при нашествіи жестокаго шквала съ на- вѣтра, при внезапномъ измѣненіи вѣтра, во время росы или сырой

погоды, если лопнетъ штуртрось, порвется какая нибудь снасть, или сломается что нибудь изъ рангоута, при паденіи человѣка за бортъ; наставленія для приставанія шлюпокъ къ берегу во время буруна, при сообщеніи между разбившимся судномъ и подвѣтреннымъ берегомъ; также правила, принятія судами при встрѣчѣ въ морѣ, и о судовыхъ огняхъ; таблицы, показывающія: какое напряженіе различныя веревки и цѣпи могутъ выдержать; выигрываетъ или проигрываетъ судно по своему пути, если будетъ держать нѣсколькими румбами полнѣе отъ курса; способъ Клифорда для спуска шлюпокъ, и система Канингама для взятія рифовъ у марселей, не посылая людей на марсы. Все это заключается въ книгѣ обыкновеннаго формата, въ 8-ю долю листа, отпечатанной четкимъ шрифтомъ на прекрасной бумагѣ, и украшенной множествомъ превосходныхъ чертежей и видовъ, знакомящихъ съ тѣми обстоятельствами, о которыхъ большею частью приходится имѣть понятіе только по наслышкѣ.

Въ началѣ авторъ знакомитъ съ названіями главныхъ частей судна, мачтъ, рей, парусовъ и такелажа, обращая, гдѣ нужно, къ чертежамъ; при этомъ онъ не ограничивается однимъ сухимъ перечнемъ названій, но приводитъ причины, почему дѣлается такимъ образомъ, а не иначе.

Такъ, говоря о названіяхъ такелажа и парусовъ, онъ дѣлаетъ вопросы, которые поясняетъ отвѣтами:

«Почему каждая мачта держится такимъ множествомъ веревокъ съ боковъ и сзади, а не спереди судна?»

«Потому, что сила вѣтра, дѣйствующая на паруса, понуждаетъ мачту впередъ.

«Вслѣдствіе небольшого числа штаговъ, держащихъ мачту спереди, неблагоразумно обстенивать прямой парусъ во время крѣпваго вѣтра.

«Почему стеньги не должны держаться съ боковъ одними только вантами?»

«Если бакштаги (*) обратить въ стень-ванты, то они должны будутъ крѣпиться на верху, и потому марсы и краспицы слѣдовало бы дѣлать гораздо больше и массивнѣе, а слѣдовательно тяжелѣе.»

«Почему стеньги не должны держаться съ боковъ одними только бакштагами?»

«Если существующіе стень-ванты продолжить внизъ до русленей, подобно бакштагамъ, то они будутъ препятствовать брасопкѣ реевъ впередъ, и брасопить рей тогда можно только съ отдачею подвѣтренныхъ вантъ.

(*) Англичане называютъ и бакштаги и фордуны, въ общемъ смыслѣ, бакштагами.

«Почему нѣтъ лиселей на бизань-мачтѣ и по каждую сторону грота?»

«Когда тащутъ тяжесть, то она направляется вѣрнѣе, если веревка, посредствомъ которой она движется, привязана къ переднему концу; на этомъ основаніи и корабль, когда плыветъ отъ вѣтра или на фордевиндѣ, направляется легче, если наибольшая парусность находится впереди. Лисели на бизань-мачтѣ, или по каждую сторону грота, не позволили бы вѣтру дуть на передніе паруса. Между тѣмъ гротъ-марса-и брамъ-лисели весьма полезны, когда вѣтеръ дуетъ не совершенно съ кормы, потому что они перехватываютъ вѣтеръ, который иначе проходилъ бы бесполезно между форъ и гротъ-марселями и брамселями. Реи на бизань-мачтѣ не могутъ удерживаться сзади, подобно другимъ реямъ, и потому не въ состояніи нести лиселей, если вѣтеръ дуетъ съ боку.

«Какая надобность въ трисель-мачтѣ, ставящейся сзади настоящей мачты?»

«Раксы гафеля не могутъ ходить по составной мачтѣ, по причинѣ находящихся на ней желѣзныхъ бугелей и некруглости самой мачты; поэтому прямо сзади каждой составной мачты, ставится трисель-мачта для свободного хожденія по ней раковъ гафеля.

Конечно, подобныя объясненія совершенно излишни для опытныхъ моряковъ, но для новичковъ они весьма полезны, потому что даютъ возможность ознакомиться съ механизмомъ вооруженія и, слѣдовательно, стремиться къ усовершенствованію его.

Отъ названій судна авторъ переходитъ къ объясненію различныхъ такелажныхъ работъ; упоминая о вязкѣ узловъ, дѣланіи кноповъ, положеніи бензелей, оплетаніи концовъ и остропливаніи блоковъ, онъ не говоритъ о производствѣ самой работы, но указываетъ къ чему каждая вещь служить, и обращаетъ къ чертежамъ, которые ясно показываютъ какимъ образомъ все это дѣлается. При этомъ предполагается объясненіе этихъ работъ на практикѣ. Также онъ объясняетъ развязку лаглия и лотлиня и употребленіе ихъ, и приводитъ описаніе и употребленіе масеева лага и лота, пополняя все это весьма полезными практическими наставленіями, часто упускаемыми изъ виду; вмѣстѣ съ этимъ онъ приступаетъ къ объясненію вооруженія судна, предполагая, что нѣжныя мачты и бушпритъ поставлены на мѣсто. Большую часть своихъ объясненій авторъ облачаетъ въ вопросы и отвѣты, что, по нашему мнѣнію, оживляетъ рассказъ и, кромѣ того, чрезъ это не упускаются тѣ предметы, на которые слѣдуетъ обратить особенное вниманіе. Вообще г. Нейерсъ приводитъ способы, наиболѣе испытанные и принятые въ англійскомъ флотѣ. Много интереснаго въ его книгѣ, но говорить обо

всемъ, значить слишкомъ много удлиннить настоящую статью, а потому мы сдѣлаемъ только нѣкоторые выписки.

Приступая къ объясненію вооруженія мачтъ, авторъ сначала приводитъ слѣдующія общія правила относительно накладки стоячаго такелажа.

«Такелажъ, образующій наибольшій уголъ съ деревомъ, накладывается первый, а образующій наименьшій уголъ—последній; такимъ образомъ первый помогаетъ второму держаться на своемъ мѣстѣ.

«Между тѣмъ, на чертежѣ (№ 112 въ разбираемой книгѣ) (*) представлено вооруженіе мартынь-гига, нижняя снасть котораго повидимому, держитъ верхнюю отъ спаданія внизъ.

«Единственнымъ исключеніемъ правила о порядкѣ накладки такелажа служатъ нижніе и стень-штаги и кливеръ лееръ; они снайтовливаются на топъ мачты и накладываются выше другаго такелажа.

«Еслибы найтовы ихъ помѣстить ниже такелажа, то ихъ перетерло бы при боковой качкѣ, такъ какъ ихъ нельзя предохранять тренцеваніемъ и клетневаніемъ, и проч.»

При наложеніи стень-брамъ и бомъ-брамъ такелажа, г. Нейрсъ употребляетъ мѣдные колпаки, на томъ основаніи, что, при спускѣ стенокъ, они держатъ такелажъ всегда на своемъ мѣстѣ и не даютъ ему врѣзаться въ топы деревъ. Дѣйствительно, это прекрасное примѣненіе и весьма полезно было бы принять его повсемѣстно. Нѣкоторые изъ офицеровъ — противъ колпаковъ, на томъ основаніи, что они могутъ помяться и тогда вмѣсто пользы принести вредъ; но намъ кажется, что если ихъ дѣлать надлежащимъ образомъ, то это неудобство можетъ быть устранено. Сказавъ это, авторъ дѣлаетъ слѣдующіе вопросы:

«*Чѣмъ вооружается бомъ-брамъ-колпакъ?*

«Штагомъ, идущимъ впередъ, и бакштагами и фордунами съ каждой стороны (чер. 113).

«*Чѣмъ вооружается брамъ-колпакъ?*

«Штагомъ, идущимъ впередъ, и вантами, бакштагами и фордунами по сторонамъ.

«*Чѣмъ вооружается стень-колпакъ?*

«Стень-шкентелями, вантами, бакштагами, фордунами и двумя штагами, идущими впередъ (чер. 115). Цѣпной стропъ, для драйрепа, накладывается на форъ и гротъ-стенгъ ниже всего такелажа и подушекъ (чер. 116). Крюкъ стеньга, имѣя только одинъ драй-

(*) Мы оставляемъ №№ чертежей, разчитывая, что они не будутъ лишними для лицъ, незнакомыхъ съ англійскимъ языкомъ, но имѣющихъ въ рукахъ книгу Нейрса.

репъ, не имѣеть висящихъ блоковъ или стропа, такъ какъ драй-репъ продѣвается въ шкивъ, сдѣланный въ стеньгѣ.

«Какое назначеніе стропа на топа стеньги и какъ онъ обдѣливается?»

«Онъ идетъ вокругъ топа стеньги тотчасъ надъ салнгами и кра-спицами и прикрѣпляется къ нимъ желѣзными скобами. Висящіе блоки, служащіе для подъема марселя, кливера и форъ-стенъги-стакселя, и иногда для кливверъ-леера, обдѣливаются желѣзомъ и соединяются или съ цѣпью, или съ желѣзнымъ прутомъ, идущими внизъ отъ стропа по каждую сторону топа стеньги (чер. 116).

«Чѣмъ нижнія мачты вооружаются?»

«Сей-тадей-шкентелями и вантами съ боковъ, двумя штагами спереди и стропомъ гордель-блока (чер. 117).

«Какъ брамъ и бомъ-брамъ штаги и бомъ-кливеръ лееръ накладываются?»

«Простымъ огономъ вокругъ колпаковъ на топахъ брамъ и бомъ-брамъ-стенегъ.

«Какъ бомъ-брамъ бакштаги и фордуны и брамъ-ванты, бакштаги и фордуны накладываются?»

«Огономъ съ прямымъ бензелемъ вокругъ колпаковъ на топахъ брамъ и бомъ-брамъ стеньгъ (чер. 113, 114).

«Какъ накладываются стень-шкентеля?»

«Разрубнымъ огономъ, образуя по одному шкентелю по каждую сторону стеньги (чер. 95). Они служатъ для тяги стень-вантъ.

«Какъ накладываются шкентеля на нижнія мачты?»

«Огономъ съ прямымъ бензелемъ вокругъ топа нижней мачты, по два съ каждой стороны; изъ нихъ длинный конецъ назадъ, а короткий впередъ. Визань-мачта имѣеть только по одному шкентелю съ каждой стороны, которые накладываются разрубнымъ огономъ вокругъ топа мачты.

«Иногда употребляютъ стропъ вокругъ топа-мачты подъ подуш-кою съ приврѣпленнымъ къ нему шкентелями.

«Для чего служатъ шкентеля нижнихъ мачтъ?»

«Два длинные конца, снайтовленные вмѣстѣ сзади мачты, иногда употребляются для призыванія мачты къ передней кромкѣ партнерса (чер. 192) (*). Короткіе же концы служатъ для тяги нижняго талетажа, взятія на фшъ якоря и проч.

«Какъ накладывается каждая пара вантъ?»

«Огономъ съ прямымъ бензелемъ вокругъ топа мачты.

«(Для предохраненія клетни отъ шлаговъ бензеля, сначала фла-дутъ кусокъ смоленой парусины).

(*) Въ подлинникѣ указано на чер. 96 вѣроятно по ошибкѣ.

«Какъ накладывается разбивная ванта?»

«Простымъ огономъ вокругъ топа мачты.

«Въ какомъ порядкѣ накладываются ванта на топъ мачты?»

«Сначала накладывается первая пара (считая спереди) вантъ съ правой стороны, потомъ, первая съ лѣвой, вторая съ правой, вторая съ лѣвой и т. д., продолжая назадъ до послѣдней (чер. 117). Бензель первой пары вантъ съ каждой стороны накладывается по возможности впередъ, бензель второй пары покрываетъ половину бензеля первой пары; бензель третьей пары покрываетъ половину бензеля второй, и такъ далѣе. При проволоочномъ таке-лажѣ будетъ достаточно простору для вантъ, не накладывая бензелей одинъ на другой.

«(Въ обыкновенномъ употребленіи накладываютъ сначала разбивныя ванта, съ тою цѣлю, чтобы укрѣпить мачту сразу и установить ее въ надлежащемъ положеніи, пока накладывается другой таке-лажъ; но въ послѣдствіи такой способъ имѣетъ свои неудобства: онъ возмѣщаетъ переднія ванта и тѣмъ препятствуетъ крутой брасовкѣ нижнихъ рей въ такой степени, какая возможна при старомъ способѣ).

«При вооруженіи мачты, которая считается нечетной вантой?»

«Задняя.

«При вооруженіи стеньги какой бакштагъ нечетный?»

«Передній, такъ какъ онъ тянется особо и довольно вперед; другіе же два находятся вмѣстѣ и сзади.

«Какая разница въ обдѣлкѣ первой и второй пары стеньгъ-вантъ?»

«Между вантами передней пары ввязывается двужкивный комель-блокъ для марса топенанта и рифъ-талей (чер. 116).

«Какъ накладываются кливеръ-лееръ, нижніе и стеньгъ-штаги?»

«Огономъ съ двумя концами, имѣющими коуши, которые стягиваются вмѣстѣ плоскимъ найтовомъ сзади топа мачты (чер. 115, 117). Если бы нижніе и стеньгъ-штаги накладывались не отдѣльно, но огономъ съ круглымъ бензелемъ, то при обрывѣ одного штага все напряженіе мачты оставалось бы на одномъ бензелѣ. Если бы штагъ перебило ядромъ, или бы онъ лопнулъ выше бензеля, то пришлось бы лишиться обоихъ штаговъ. Кромѣ того, приходилось бы класть бензель на верху, по накладкѣ штаговъ.

«Кливеръ-лееръ часто продѣвается въ висящій блокъ, соединенный съ цѣпнымъ стропомъ на топѣ форъ-стеньги, и концемъ крѣпится за ракъ-бугель на концѣ утлегаря. Онъ тянется талями сзади фокъ-мачты.

«Къ чему служитъ гордель блокъ на топѣ нижней мачты и какъ онъ стропливается?»

«Онъ служитъ для подъема и спуска нижней реи и остропливается длиннымъ двойнымъ стропомъ, обѣ части котораго продѣваются сквозь марсъ спереди передней краспицы и стягиваются сзади топа мачты плоскимъ найтовомъ.

«*Какой еще такелажъ накладывается на форъ-брамъ-стенгъ?*

«Бомъ-кливеръ лееръ. Онъ накладывается сверхъ брамъ-штага, ниже вантъ и бакштаговъ (чер. 114).

«*Какой особенной такелажъ находится на форъ-стенгѣ?*

«Кливеръ-лееръ. Два конца вилкообразнаго огона продѣваются сверху внизъ въ огонь стень-штаговъ и стягиваются сзади топа стеньги подъ ними (чер. 115). Его можно было бы накладывать сверхъ стень-штаговъ и вести по прямой линіи къ утлегарю, если было бы достаточно простора между ними и нижней частью передней краспицы.

«*Какой особенный такелажъ находится на гротъ-мачтѣ?*

«Стропъ съ ввязаннымъ коушемъ для крѣйсъ-стеаъ-штага; онъ накладывается ниже вантъ (чер. 118).

«*Какимъ образомъ и гдѣ крѣплятся брамъ-ванты?*

«Обѣ ванты, пройдя въ рожки стеньговыхъ краспицъ и роульсы бугеля (fairleader hoop) на стеньгѣ (чер. 119, 120), сплескиваются вмѣстѣ и въ образовавшуюся бухту вводится коушъ двухшкивнаго блока талей (гннцевъ), нижній блокъ которыхъ крѣпится за огонь одной изъ нижнихъ вантъ (чер. 120). При такомъ способѣ обѣ брамъ-ванты бываютъ всегда одинаково туги.

«*Какимъ образомъ и гдѣ крѣплятся стень-ванты?*

«Юферсамп и талрепами съ вантъ-путенсами, которыя, пройдя сквозь марсъ, крѣплятся попеременно къ двумъ бугелямъ или цѣпямъ вокругъ нижней мачты (чер. 120, 121).

«*Какая польза въ двухъ цѣпяхъ?*

«Если одна изъ нихъ лопнетъ или будетъ перебита, то лишаются только половины такелажа съ каждой стороны.

«*Какимъ образомъ и гдѣ крѣплятся нижнія ванты?*

«Юферсами и талрепами къ вантъ-путенамъ, которыя крѣплятся къ борту судна болтами (чер. 120, 121).

«Въ наружной кромкѣ русленей дѣлаются выемки или гнѣзда для приѣма вантъ-путеновъ, которыя утверждаются въ своихъ мѣстахъ планками (чер. 7, 8)

«*Какимъ образомъ ввязывается юферсъ въ ванту?*

«Ванта огибается съ передней стороны внизъ вокругъ юферса (*);

(*) Противъ солнца.

комель ея берется вокругъ коренной части съ извѣтъ внутрь и потомъ по обведенной части; на обѣ части кладутъ круглые бензеля у сгиба, на четверти и въ концѣ, образуя такимъ образомъ бензеля назадъ, а концы внутрь во всѣхъ вантахъ (чер. 122, 123).

«Недавно стали употреблять стопорку для вязанія юферса. Она повидимому, служить настоящимъ бензелемъ для этой цѣли и должна быть употребляема для проволочнаго такелажа».

«Гдѣ основывается коренная часть талрепа вантъ?»

«Для нижнихъ вантъ онъ приплеснивается къ обуху на русленяхъ, сзади и внутри юферса (чер. 122). Для стень-вантъ въ коренномъ концѣ талрепа дѣлается талрепный кнопъ и талрепъ продевается изнутри наружу чрезъ заднюю дыру верхняго юферса (чер. 199).

«Почему коренная часть талрепа продѣвается сперва чрезъ заднюю дыру юферса?»

«При тягѣ талрепа, ближайшая часть его къ талямъ конечно приметъ напряженіе первая; поэтому эта часть должна быть непременно передовою подъ вантою, въ противномъ случаѣ юферсъ обернется вокругъ (чер. 122).

«Вытянувъ ванты какимъ образомъ крѣпится конецъ талрепа?»

«Онъ продѣвается чрезъ вершину верхняго юферса, берется впередъ вокругъ ванты ниже слома, потомъ назадъ по внутреннюю сторону всего и вокругъ ниже бензеля и продѣвается опять черезъ вершину юферса и своей части, образуя такимъ образомъ выблиночный узелъ, а конецъ прихватывается внизъ бензелями (чер. 123), или кладутся два шлага вокругъ ванты ниже слома, и конецъ прихватывается внизъ (чер. 124).

«Какимъ образомъ связываются юферсы въ форъ и противъ-штаги?»

«Точно такимъ же образомъ какъ и юферсы въ ванты (чер. 159, 165), т. е. правый штагъ точно такъ же какъ правая ванта, и лѣвый штагъ точно такъ же какъ лѣвая ванта. Правый штагъ всегда выше лѣваго.

«Гдѣ тянутся фока-штаги.

«Къ крагамъ на бушпритѣ (чер. 159).

«Гдѣ тянутся грота-штаги?»

«Къ недгелдамъ или краспицамъ передъ фоковыми битенгами.

«Какимъ образомъ продѣваются и крѣпятся талрепы фока и грота штаговъ?»

«Кладутся четыре шлага и талрепъ тянется за оба конца; концы проводятся по шлагамъ и всѣ части крѣпятся хорошими бензелями (чер. 125).

«Гдѣ крѣпятся форъ-стенъ-штаги?»

«Они продѣваются въ шкивы битсовъ на бушпритѣ, потомъ про-

пускаются въ дыры бליнда-гафелей и крѣбятся къ недгедцамъ талрепами.

«Гдѣ крѣплятся гротъ-стенъ-штамъ?»

«Они продѣваются въ одношпигвные блоки, обдѣланные желѣзомъ и соединенные съ бугелями на топѣ фокъ-мачты (чер. 128), и тянутся черезъ обухи, вбитые въ палубу сзади фокъ-мачты, талрепами.

«Гдѣ крѣпится крюйсъ-стенъ-штамъ?»

«Стропъ съ ввязаннымъ коушемъ накладывается на топѣ гротъ-мачты подъ ягонами нижнихъ вантъ. Штагъ тянется или талрепомъ къ стропу, или продѣвается въ коушъ и крѣпится стопоркой къ коренной своей части (Чер. 118).

«Гдѣ крѣпится форъ-брамъ-штамъ?»

«Онъ продѣвается въ шкивъ на ногѣ утлегаря, оттуда чрезъ маргынъ-гикъ, ниже такелажа, и тянется къ одному изъ недгедцовъ.

«Гдѣ гротъ и крюйсъ брамъ-штамъ крѣплятся?»

«Они идугъ впередъ, продѣваются въ дыру на нижнемъ эзельгофтѣ и тянутся на марсѣ къ огону одной изъ нижнихъ вантъ. (Чер. 126).

«Гдѣ крѣпится форъ-бомъ-брамъ-штамъ?»

«Онъ продѣвается въ шкивъ на ногѣ бомъ-утлегаря, оттуда чрезъ маргынъ-гикъ, ниже такелажа, и тянется къ одному изъ недгедцовъ.

«Гдѣ крѣплятся гротъ и крюйсъ бомъ-брамъ-штамъ?»

«Они продѣваются въ шкивъ на срединѣ стеньговой краспиды и тянутся на марсѣ къ огону одной изъ нижнихъ вантъ (чер. 126).»

Изъ предыдущаго можно видѣть, что способъ, предлагаемый авторомъ для наложенія и продѣванія стоячаго такелажа, за исключеніемъ только нѣкоторыхъ случаевъ, почти тотъ же самый, что и принятый у насъ, но тѣмъ не менѣе вѣроятнѣе уже удобный, потому что утвержденъ лордами адмиралтейства и принятъ для руководства при практическомъ образованіи молодыхъ людей британскаго флота. Да и можетъ-ли быть большая разница? Въ настоящее время вооруженіе судна доведено до такого совершенства, что едва ли можно и придумать что либо лучшее; предлагаемая система испытана многолѣтнимъ опытомъ и при различныхъ обстоятельствахъ и принята нынѣ всѣми европейскими націями.

Нелишне было бы, по нашему мнѣнію, упомянуть при этомъ о желѣзныхъ винтахъ, употребляемыхъ для крѣпленія вантъ, вмѣсто пеньковыхъ талреповъ, какъ берегающихъ много труда и представляющихъ большія удобства при тягѣ вантъ въ морѣ; конечно, можетъ быть сомнѣніе относительно ихъ прочности, какъ желѣза, на которое не вполне можно полагаться, но на фрегатѣ «Аврора»,

находившемся въ кругосвѣтномъ плаваніи четыре года, эти винты были введены и выполнили свое назначеніе превосходнымъ образомъ, и много было обстоятельствъ, въ которыхъ они подвергались большой пробѣ, но ни одинъ винтъ не сдалъ, такъ что положительно можно сказать, что они нисколько не уступаютъ талрепамъ.

Точно такимъ же образомъ г. Нейрсъ говоритъ о вооруженіи рей, бушприта, тягѣ нижняго такелажа, о бѣгучемъ такелажѣ, и подъемѣ салпинговъ, марсовъ, выстрѣливаніи стеновъ и проч.; способъ вооруженія, принятый въ его сочиненіи, болѣе или менѣе тотъ же, что и у насъ. Возьмемъ для примѣра слѣдующее:

«Какимъ образомъ поднимается цѣпный марсъ?»

«Два блока для горденей принятовливаются къ топу мачты, сколько возможно выше; марсъ ставится на палубу ребромъ позади мачты, верхнею стороною назадъ. Каждый гордень берется подъ марсъ, въ вантъ-путенсовую диру снизу вверхъ, потомъ въ марсовую диру сверху внизъ, оттуда въ переднюю вантъ-путенсовую диру снизу вверхъ и конецъ его крѣпится къ коренной своей части въ марсовой дирѣ полуштыкомъ. Къ задней части марса прикрѣпляютъ задній гордень или оттяжку и всѣ три горденя крѣпятъ къ передней части марса (чер. 231). Поднимаютъ марсъ, выбирая оттяжку для отведенія его отъ лонгсалинговъ, и ставятъ его на задніе рожки; отдаютъ передніе стопора, и когда людей не будетъ подъ марсомъ, травятъ гордени и перекантуютъ марсъ черезъ топъ мачты бизань горденемъ.»

Здѣсь разница съ способомъ, принятымъ у насъ, заключается только въ обносѣ горденя около марса; но этотъ способъ намъ кажется проще, потому что не требуетъ столькихъ найтововъ, сколько употребляется у насъ. Впрочемъ, по нашему мнѣнію, это зависить отъ взгляда вооружающаго и оттого, пройдетъ ли гордень въ вантъ-путенсовую диру.

Нельзя не замѣтить желанія автора сдѣлать свое сочиненіе по возможности практичнымъ во всѣхъ отношеніяхъ: такъ, говоря между прочимъ о судовыхъ огняхъ, онъ не забылъ воспользоваться мнемоникой. Кому не случалось въ плаваніи, въ особенности въ прежнее время, когда судовые огни были только на пароходахъ, затрудненіе, при встрѣчѣ съ пароходомъ, въ вѣрномъ опредѣленіи на которой сторонѣ красный и на которой зеленый огонь; конечно, въ такомъ случаѣ можно обратиться къ таблицамъ, но таблицъ нѣтъ подъ рукой, а между тѣмъ, замедленіе въ вѣрномъ знаніи можетъ повести къ серьезнымъ результатамъ. Чтобы выдти изъ такого затруднительнаго положенія, г. Нейрсъ предлагаетъ слѣдующее пособіе:

На англійскомъ языкѣ лѣвая сторона называется *port*; этимъ же словомъ, въ обыкновенномъ разговорѣ, называется извѣстное вино портвейнъ, и какъ оно краснаго цвѣта, то и огонь на лѣвой сторонѣ долженъ быть красный, а слѣдовательно другой огонь—зеленый долженъ быть на правой. Конечно, такое облегченіе для запоминанія можетъ быть полезно только для знающихъ англійскій языкъ (*).

Привязка, постановка и уборка парусовъ отличаются также удобствомъ, полнотою и правильными чертежами и рисунками; авторъ, прежде чѣмъ онъ приступаетъ къ объясненію ихъ, приводитъ слѣдующія общія правила относительно управленія ими, хотя болѣе или менѣе извѣстныя, но все-таки весьма полезныя для молодыхъ моряковъ:

«Всегда распоряжайтесь такъ, чтобы вѣтеръ вамъ способствовалъ.

«При постановкѣ какого нибудь паруса, вѣтеръ наиболѣе помогаетъ, если дозволяютъ ему дуть въ парусъ по тому направленію, по которому онъ долженъ быть поставленъ (т. е. если не наполняютъ его вѣтромъ).

«При уборкѣ какого нибудь паруса, чѣмъ болѣе онъ обращается въ шарообразный видъ или пузырь, тѣмъ труднѣе съ нимъ управиться; поэтому, старайтесь какъ можно скорѣе выпустить изъ него вѣтеръ.

«Съ отдачею подвѣтреннаго шкота, парусъ всегда полощеть. Съ отдачею навѣтреннаго шкота, вѣтеръ все-таки въ немъ останется и будетъ держать его наполненнымъ. Заполаскиваніемъ, въ крѣпкій вѣтеръ или штормъ, парусъ разрывается.»

Далѣе, онъ представляетъ нѣсколько примѣровъ по этому предмету, относительно различныхъ парусовъ.

Сочиненіе г. Нейрса въ особенности интересно изобиліемъ практическихъ совѣтовъ, какъ въ отношеніи управленія судномъ и шлюпками, такъ и различныхъ обстоятельствъ, въ которыхъ мореплавателъ, во время своего плаванія, бываетъ поставленъ. Въ самомъ дѣлѣ, вооруженіе судна, болѣе или менѣе, находится подъ надзоромъ офицера, который уже прошелъ школу практики, и молодой офицеръ, будь онъ опытный или неопытный, неизбежно подвергается его контролю, а слѣдовательно и судно приобретаетъ надлежащій видъ. Въ плаваніи же совсѣмъ другое дѣло: молодому офицеру, можетъ быть, только что вышедшему въ первый разъ въ море, выпадаетъ доля быть самостоятельнымъ распорядителемъ какихъ ни-

(*) У насъ же, до тѣхъ поръ, пока не придумаютъ болѣе приличнаго пособия, можно употребить, вмѣсто портвейна, лафитъ, такъ какъ онъ начинается съ той же буквы, что и названіе, «лѣвая сторона» и притомъ это вино—тоже красное.

будь обстоятельство, въ которыхъ требуются и опытность и знаніе и отъ недостатка ихъ зависить жизнь, не только своя, но и многихъ людей; разумѣется, къ этому необходимо быть готовымъ ранѣе. Въ этомъ случаѣ, морская практика Нейрса можетъ быть прекраснымъ руководителемъ. Возьмемъ, хоть напримѣръ, плаваніе у какихъ-либо негостепріимныхъ береговъ, гдѣ, отправляясь съ одного судна на другое, на короткое время, нельзя быть увѣреннымъ, что воротимся назадъ по желанію, потому что можетъ засвѣжѣть вѣтеръ, усилится теченіе, и васъ выбросятъ на какой нибудь подвѣтренный берегъ; а всякій-ли молодой офицеръ найдетъ, какимъ образомъ скорѣе выскочить на берегъ, чтобы буруномъ не разбило его шлюпки. Въ этомъ случаѣ, въ разбираемомъ сочиненіи мы находимъ слѣдующіе, весьма практическіе совѣты:

«Какой лучший способъ для крѣпленія конца, чтобы вытаскивать шлюпку на берегъ?»

«Обнести конецъ вокругъ шлюпки, вплоть къ килю, и для того, чтобы онъ не спадалъ, подвѣсить его; потомъ заложить за переднюю бухту конца тали (чер. 261). Шлюпки, которыя постоянно бывають спускаемы и вытаскиваемы на берегъ, обыкновенно снабжаются веревкою, продѣтою въ бакъ.

«Почему шлюпку не слѣдуетъ вытаскивать за фалинь?»

«Потому что онъ давитъ носъ шлюпки въ песокъ (*).»

Такою же практичностью отличается его наставленіе при поворотѣ шлюпокъ:

«При поворотѣ, положимъ шлюпка взяла задній ходъ, какимъ образомъ обезпечите ея увалъ въ надлежащую сторону?»

«Перекаладывается руль, потому что онъ дѣйствуетъ по противному направленію, но на это нельзя много полагаться.

«Пославъ всѣхъ людей въ корму, къ прежней навѣтренной части, шлюпка навѣрное покатится въ надлежащую сторону, вслѣдствіе большаго давленія воды на болѣе погруженную, такимъ образомъ, часть, чѣмъ на другую. Обыкновенно же, для этого, выносятъ гротъ на вѣтеръ, но такой способъ никогда не имѣетъ желаемого дѣйствія, вслѣдствіе давленія вѣтра, наклоняющаго шлюпку въ противную сторону; положимъ, что вѣтеръ съ носа и желаемъ уклонить носъ шлюпки вправо; если гротъ вынести на правую сторону, въ надеждѣ увалить корму шлюпки лѣво, то онъ произведетъ противное дѣйствіе, потому что тотчасъ же станетъ погружать лѣвую часть шлюпки, которая тогда будетъ подвергаться болѣе вліянію воды, чѣмъ другая, меньшая часть, и потому дѣйствіе воды заставитъ корму

(*) Это не только что можетъ быть полезно при плаваніи въ Амурскомъ лиманѣ, но и при описныхъ работахъ.

уклониться вправо, пересиливая даже сопротивленіе грота, и чѣмъ болѣе шлюпка будетъ поворачиваться, тѣмъ болѣе гротъ,—своимъ давленіемъ, будетъ наклонять заднюю часть лѣвой стороны шлюпки; но если послать людей на правую сторону кормы, то корма тотчасъ же бросится влѣво, а носъ вправо; по желанію (черт. 304).»

Отдѣлъ о якоряхъ, въ сочиненіи г. Нейрса, отличается полнотою и ясностью рисунковъ. При постановкѣ судна фертингъ, онъ совѣтуетъ способъ положенія якорей по направленію господствующаго вѣтра, предпочтительнѣе передъ старымъ, по линіи, перпендикулярной направленію такого вѣтра, потому именно, что при скрѣившемъ вѣтрѣ, когда придется вытравить много канатовъ, судно, придя на оба якоря, будетъ имѣть ихъ спереди, почти по тому же направленію, а чѣмъ ближе они къ направленію судна, тѣмъ лучше держать.

Для избѣжанія трудной и весьма утомительной работы при разводкѣ крыжа, хорошо извѣстной всякому офицеру, авторъ совѣтуетъ употреблять вертлюги, которыя у насъ весьма мало употребляются.

Предлагая различныя наставленія относительно прочнаго вооруженія судна и хорошаго управленія имъ, авторъ не забылъ позаботиться и о сохраненіи жизни человѣка. Дѣйствительно, жизнь моряка подвержена многимъ случайностямъ. Кому не приходилось быть свидѣтелемъ печальныхъ сценъ: паденія человѣка за бортъ и даже болѣе—его гибели, или слышать о потерѣ жизней при крушеніяхъ, или при приставаніи шлюпокъ къ морскому берегу, гдѣ бьетъ буря? Если мы хлопочемъ о предохраненіи какой нибудь снасти или рангоута, чтобы не нарушить тѣмъ общей системы вооруженія судна, не испортить, такъ сказать, его механизма, то какимъ же образомъ не позаботиться о спасеніи жизни человѣка, составляющей главную пружину этого механизма. Увѣренность въ средствахъ помощи, въ нечаянныхъ случаяхъ, дѣлаетъ человѣка бодрымъ и смѣлымъ въ дѣйствіяхъ, которыя также необходимы для судна, какъ и прочность вооруженія его, для выдержанія шторма или урагана. Для всѣхъ подобныхъ обстоятельствъ морякъ найдетъ вѣрныя средства въ этомъ сочиненіи, по крайней мѣрѣ, на столько вѣрныя, на сколько опытъ и человѣколюбіе могли ихъ такими сдѣлать. Способъ плаванія на спинѣ, предложенный въ немъ утопающимъ, мы находимъ дѣйствительно наиболѣе удобнымъ, потому что онъ представляетъ самое выгодное положеніе человѣка въ водѣ; такимъ образомъ могутъ держаться на водѣ даже тѣ, которые не умѣютъ плавать, если только не испугаются и тѣмъ не произведутъ неправильныя движенія. Чудесное спасеніе гардемарина Верховскаго, упавшаго съ клипера «Гайдамакъ» въ Атлантическомъ океанѣ, кото-

раго нашли лежащимъ на спинѣ почти безъ чувствъ, мы относимъ наиболѣе къ выгодному его положенію на водѣ. Но случилось намъ видѣть, что и при умѣнши плавать упавшаго за бортъ нельзя было спасти, по невозможности послать шлюпки, вслѣдствіе крѣпкаго вѣтра и большого волненія; поэтому мы думаемъ, отчего бы не имѣть на каждомъ суднѣ, въ особенности военномъ, одной или двухъ спасительныхъ шлюпокъ, на которыхъ можно было бы выѣхать во всякую погоду, не подвергая опасности находящагося въ ней экипажа. Объ этомъ, намъ помнится, былъ поднятъ вопросъ въ одной изъ англійскихъ газетъ, кажется въ *United Service Gazette*, о необходимости введенія на англійскомъ флотѣ спасительныхъ шлюпокъ; подобное заведеніе не составило бы большихъ издержекъ англійскому адмиралтейству, но, кажется, этотъ вопросъ тѣмъ и кончился. Впрочемъ, на нѣкоторыхъ судахъ намъ приходилось встрѣчать подобныя шлюпки.

Въ заключеніе своего сочиненія, авторъ объясняетъ систему Кэннингама для взятія рифовъ у марселей, брамселей и проч. съ палубы, не посылая людей на марсы. Система эта, въ настоящее время, принята не только большинствомъ судовъ англійскаго коммерческаго флота и другихъ націй, но даже введена на нѣкоторыхъ англійскихъ военныхъ судахъ. Морское искусство такимъ изобрѣтеніемъ сдѣлало большой шагъ впередъ, какъ въ отношеніи усовершенствованія обыкновеннаго способа взятія рифовъ, почитающагося однимъ изъ самыхъ несовершенныхъ приспособленій всего механизма судна, такъ и въ коммерческомъ отношеніи, потому что суда могутъ благополучнѣе плавать и при меньшихъ издержкахъ, какъ вслѣдствіе меньшаго числа матросовъ, такъ и сбереженія такелажа и парусовъ; при обыкновенномъ же способѣ рифленія марселей, недостатокъ въ опытныхъ матросахъ можетъ отразиться неблагоприятно потомъ и на другихъ. Независимо отъ этого, предохраняется жизнь многихъ моряковъ отъ опасностей, которымъ они, при обыкновенномъ способѣ взятія рифовъ, неизбежно подвергаются.

Относительно принятія этого новаго способа взятія рифовъ на военномъ флотѣ, мы имѣли разговоръ съ капитаномъ Белли, командиромъ американскаго военного корвета *Сентъ Меріесъ*, и онъ того мнѣнія, что, не смотря на всѣ его превосходства передъ старымъ, его не слѣдуетъ вводить на военномъ флотѣ, потому что онъ отучитъ людей отъ проворства и смѣлости, необходимыхъ въ мореплаваніи.

Вообще надо замѣтить, что сочиненіе г. Нейрса заключаетъ въ себѣ столько интереснаго и, вмѣстѣ съ этимъ, полезнаго для молодыхъ моряковъ, что можетъ служить настольною книгою, и потому

мы позволяемъ себѣ сказать, что если бы эту книгу перевести, примѣнить къ нашимъ порядкамъ и издать въ такомъ же видѣ, — то она составила бы прекрасное пособіе при практическомъ образованіи нашихъ кадетъ и гардемаринъ.

С. С.

NOZIONI DELLA MANOVRA DELLE NAVI, A VELA PER EDUARDO d'AMICO.

О маневрахъ парусныхъ судовъ. Сочиненіе корабельнаго капитана Эдуарда д'Амико. Неаполь, 1862 года, in 8, X и 152 стр. Цѣна 2 р. 70 к. (у Мюнхса).

Этотъ трудъ г. д'Амико, преподавателя въ королевской неаполитанской морской коллегіи (*), принадлежитъ къ числу тѣхъ многихъ записокъ, которыя составляются учителями для руководства воспитанниковъ при повтореніи ихъ уроковъ. Обнявъ курсъ морской практики въ 12 главахъ, авторъ, всюду, гдѣ считаетъ это нужнымъ, указываетъ въ выноскахъ читателю, на пятнадцать сочиненій (съ обозначеніемъ страницъ), изъ коихъ 11 французскихъ, 2 англійскихъ, 1 испанское и только одно итальянское (*), въ которыхъ можно найти желаемыя справки, дополненія и подробности.

Къ сожалѣнію, мы не имѣемъ случая слѣдить правильно за итальянскою морскою литературою: изъ немногихъ итальянскихъ книгъ, съ которыми мы могли познакомить читателей М. Сб., намъ, по части морской практики, возможно было обратить ихъ вниманіе только на трудъ г. Финкати (†); но о немъ г. д'Амико умалчиваетъ. Содержаніе двѣнадцати главъ книжки слѣдующее: 1) судно, 2) паруса, 3) руль, 4) судно на якорѣ, 5) вступленіе подъ паруса, 6) судно на ходу, 7 и 8) повороты, 9) судно въ дрейфѣ, 10) свѣжіе вѣтры и штормы, 11) поврежденія и 12) постановка на якорь. Г. д'Амико не коснулся погони, болѣе принадлежащей тактикѣ, нежели морской практикѣ, и абордажа, по его мнѣнію нынѣ вышедшаго изъ употребленія, и упомянулъ только вскользь о буксировкѣ, предположивъ, что это важная операція — дѣло парохо-

(*) М. Сб., 1856 г., т. XXIV, неоф., стр. 309: «Королевская морская коллегія въ Неаполѣ», П. И. Кузнецова.

(*) *Venturoli: Elementi di Meccanica e d'Iraulica.*

(†) М. Сб., 1857 г., т. XXVII, библ., стр. 31: «Manovra pratica navale» di Luigi Fincati.

довъ, и не взялъ въ расчетъ случайности поврежденій механизмовъ, когда пароходу можетъ представиться необходимость идти на буксиръ паруснаго судна.

Итальянцы имѣютъ предъ славянами то огромное преимущество, что при одинаково-большомъ числѣ нарѣчій (*), у нихъ одинъ общій литературный языкъ. Этотъ языкъ—тосканское нарѣчіе, взявшее верхъ надъ всѣми прочими. Общаго же морскаго языка до сихъ поръ не было, и это обстоятельство побудило автора, при составленіи своихъ записокъ въ 1857 году, изданныхъ только теперь, не обращать вниманія въ своемъ сочиненіи на официальную терминологию, употреблявшуюся въ неаполитанскомъ флотѣ. Для достиженія своей цѣли онъ послѣдовалъ терминологіи и правописанію лучшаго, по его убѣжденію, авторитета, барона Паррилли, автора полнѣйшаго и новѣйшаго морскаго словаря (*Vocabulario di Marineria*) и избѣжавъ всѣхъ тѣхъ терминовъ, которые баронъ Паррилли отбросилъ въ разрядъ областныхъ и мѣстныхъ словъ.

А. Фр.

L'ESPAGNE CONTEMPORAINE: SES PROGRÈS MORAUX ET MATÉRIELS AU XIX SIÈCLE, PAR FERNANDO GARRIO.

Современная Испанія: ея нравственные и матеріальные успѣхи въ XIX столѣтіи. Сочиненіе Фернандо Гарріо. Брюссель и Лейпцигъ, 1862 года, in 8, VIII и 409 стр. Цѣна 2 р. 25 к. (у Дюфура).

Заглавіе этой замѣчательной книги достаточно показываетъ съ какою полнотою авторъ изложилъ современное состояніе Испаніи; предисловіе къ ней авторъ оканчиваетъ объявленіемъ о томъ, что онъ пользовался для составленія своего труда, независимо отъ официальныхъ матеріаловъ, исключительными источниками, достойными полнаго довѣрія; къ сожалѣнію, программа Мор. Сб. не позволяетъ намъ надлежащимъ образомъ познакомить читателей съ этой книгой, и мы ограничиваемся лишь переводомъ нѣкоторыхъ мѣстъ второй половины XXI главы, посвященной сухопутнымъ и морскимъ силамъ Испаніи и торговому флоту этого государства.

(*) Кромѣ тосканскаго нарѣчія, обще-принятаго литературою, существуютъ еще: венеціанское, сардинское, миланское, генуэзское, болонское, неаполитанское и пр.; они не только разнствуютъ отъ перваго произношеніемъ и измѣненіемъ словъ, но и совершенною замѣною другими словами; такъ напр. по тоскански отецъ—*padre*, по венеціански—*pape*; по тоскански сынъ—*figlio*, по венец.—*fio*; по тоск. чашка—*lazza*, по венец.—*cicchera*, и многія другія.

«Включая суда, строящиеся, какъ на казенныхъ и частныхъ верфяхъ, такъ и въ чужихъ краяхъ, королевскій флотъ состоитъ въ настоящее время изъ 264 судовъ съ 2004 пушками, а именно:

1) Изъ 91 *винтового* судна въ 31 360 силъ и съ 1298 пушками: 18 фрегатовъ (13 280 с. и 866 п.), 7 броненосныхъ фрегатовъ (7000 с. и 300 п.), 4 корвета (700 с. и 14 п.), 26 шкунъ (2000 с. и 60 п.), 18 канонирскихъ лодокъ (500 с. и 18 п.) и 18 транспортовъ (7880 с. и 40 п.).

2) Изъ 28 *колесныхъ* судовъ въ 4310 силъ съ 136 пушками 3 фрегатовъ (1500 с. и 48 п.), 7 корветовъ (2460 с. и 42 п.), 17 шкунъ (200 с. (*) и 42 п.) и 1 транспорта (450 с. и 4 п.),—и

3) Изъ 144 парусныхъ судовъ съ 570 пушками: 2 кораблей (170 п.), 2 фрегатовъ (72 п.), 4 корвета (92 п.), 8 бриговъ (120 п.), 9 шкунъ (30 п.), 110 прибрежныхъ судовъ (**) (86 п.) и 9 транспортовъ безъ артиллеріи.

«Въ личномъ составѣ флота и на дѣйствительной службѣ находятся: 40 адмираловъ, 1400 офицеровъ, 8200 морскихъ солдатъ, 14 300 матросъ, 300 бомбардировъ, 420 адмиралтейскихъ привратниковъ и 2000 административныхъ чиновъ.

«Если взять въ расчетъ экстраординарныя суммы, отпущенныя кортесами морскому министерству, и намѣреніе сего послѣдняго усилить свой флотъ, то ясно, что правительство стремится къ тому, чтобъ имѣть чрезъ четыре или пять лѣтъ не менѣе 30 фрегатовъ; тогда во флотѣ будетъ 165 паровыхъ судовъ въ 40 000 с. и съ 2300 пушками.

«Чтобъ рельефнѣе выказать быстрое возрастаніе флота, указываемъ на его состояніе въ 1850 и 1862 годахъ.

	1850 г.	1862 г.
<i>Парусныя суда:</i>	32 съ 228 пуш.	34 съ 484 пуш.
<i>Прибрежныя суда:</i>	100 съ 62 пуш.	110 съ 86 пуш.
<i>Паровыя суда:</i>	9 въ 2200 с. съ 38 п.	120 въ 36 000 с. съ 1434 п.

«На дѣйствительной службѣ находилось въ 1850 г. 8980 чел.; въ 1862 году находятся 26 660 чел.

«Торговой флотъ состоялъ въ 1853 году изъ 4625 судовъ дальняго и работажнаго плаваній въ 255 580 т. и 11 875 рыбопромышленныхъ и портовыхъ судовъ. Эти 16 500 судовъ занимали

(*) Въ текстѣ напечатано «2,00»—эта опечатка опрокидываетъ итогъ 4310 с. колесныхъ судовъ,—итогъ, происходящій отъ вычета 31 360 с. винтовыхъ судовъ изъ 35 670 с. паровыхъ судовъ всего флота.

(**) Garde-côtes.

67 668 моряковъ. Пять лѣтъ спустя, т. е. въ 1858 году, было: 6413 судовъ дальняго и каботажнаго плаваній въ 443 025 т. и 16 424 рыбопромышленныхъ и портовыхъ судовъ; на этихъ 22 837 судахъ служили 84 250 моряковъ.

«Колоніальный флотъ состоялъ въ 1858 году изъ 8539 судовъ дальняго и каботажнаго плаваній въ 160 557 т.

«Итакъ торговый флотъ полуострова и колоній состоялъ въ 1858 году изъ 31 376 судовъ всѣхъ родовъ въ 603 582 т. съ 111 750 моряками.

«Изъ тщательнаго разбора документовъ оказывается, что въ матеріальномъ отношеніи торговый флотъ съ 1858 года по настоящее время шелъ такими же быстрыми шагами впередъ, какъ и въ пятилѣтній періодъ съ 1853 до 1858 года. Но это постепенное развитіе не касалось торговыхъ моряковъ, между которыми смерть, старость и бѣгство не замѣнялись поступленіемъ новыхъ лицъ въ морскую запись (*matriculation*).

«Въ 1859 году было въ торговомъ и каботажномъ флотахъ 5170 судовъ, свыше 20 т. каждое.

«Судовъ дальняго плаванія состоитъ въ округахъ: Кадикса—949 въ 51 353 т., Ферроля—1506 въ 121 160 т. и Картагена—2720 въ 177 240 т., всего 349 758 тоннъ.

«Каботажъ раздѣляется на двѣ части: на суда, плавающія между портами океана и Средиземнаго моря, и на такія, которыя плаваютъ только между портами одного и того же моря. Суда перваго разряда составляютъ 27 218 т., суда же втораго 581 163 т., всего 608 281 т.

«Изъ вышесказаннаго явствуется, что личный составъ военнаго флота въ послѣднія пять лѣтъ увеличился въ пять разъ, между тѣмъ какъ личный составъ торговаго флота, начиная съ 1840 года, когда въ немъ считалось 110 000 чел., уменьшился до 84 000 чел., т. е. по крайней мѣрѣ на 30 000 чел., и до 94 900 чел., если считать моряковъ, служащихъ на военныхъ судахъ. Какъ объяснить увеличеніе торговли и таможенныхъ сборовъ, утроившихся въ тридцать лѣтъ, съ уменьшеніемъ матросъ въ торговомъ флотѣ? Это противорѣчіе въ цифрахъ объясняется правилами, установленными въ Испаніи для торговаго флота. Кто не состоитъ въ морской записи, тому не дозволяется быть ни морякомъ, ни рыбакомъ, ни лодочникомъ. Правительство смотритъ на званіе моряка какъ на привилегію, въ замѣнъ которой всѣ записанные (*matriculés*) обязаны служить, каждый въ свою очередь, четыре года на военныхъ судахъ. Записанные, кромѣ того, изъяты отъ службы въ сухопутныхъ войскахъ. Когда военный флотъ былъ заброшенъ и находился въ

упадѣѣ, записанные пользовались всѣми преимуществами морской записи, не ощущая тягости обязанностей, сопряженныхъ съ нею. Но нынѣ, когда всенный флотъ ежегодно возрастаетъ, молодые поморцы предпочитаютъ прибѣгать къ другимъ занятіямъ изъ страха службы на военныхъ судахъ—службы неблагодарной, какъ по строгости дисциплины, такъ и по крайне скудному содержанію. Испанское правительство, обративъ свое вниманіе на относительный упадокъ цѣнности денегъ, увеличило жалованье офицеровъ, но оставило нижнимъ чинамъ то жалованье, какое они получали въ прошломъ столѣтіи. Матросы, получающіе на коммерческихъ судахъ среднимъ числомъ до 78 фр. въ мѣсяцъ, получаютъ на флотѣ не болѣе 27 фр. При столь отличномъ жалованьи испанскихъ торговыхъ матросъ, неуступающемъ и даже превосходящемъ жалованье, даваемое въ торговыхъ флотахъ другихъ морскихъ націй, ощущается, однакожъ, недостатокъ рукъ какъ въ торговомъ, такъ и въ военномъ флотахъ. Еслибъ правительство удвоило жалованье и покинуло систему морской записи, или другими словами, еслибъ оно объявило свободу выбора морской профессіи и замѣнило французскую систему англійскою, тогда бы число матросъ быстро увеличилось до уровня потребности въ нихъ. Нѣтъ сомнѣнія, что постоянно возрастающая торговля и увеличеніе произведеній доставили бы Испаніи въ скоромъ времени до 240 000 матросъ. Но для достиженія подобнаго результата нужна реформа, которая бы совершенно перемѣнила нынѣшнюю политическую систему.

«Одна демократическая партія стоитъ за уничтоженіе морской записи. Всѣ остальные, не надѣясь на охотниковъ, хотятъ удержатъ это учрежденіе изъ опасенія, чтобъ флотъ не оставался безъ матросъ. Примѣръ Англіи не удовлетворяетъ эти партіи, которыя преслѣдуютъ ложный путь въ ущербъ народной промышленности. Черезъ восемнадцать мѣсяцевъ, когда всѣ нынѣ строящіеся суда будутъ на водѣ, тогда потребуются, вмѣсто 14 300—23 000 матросъ, т. е. болѣе одной трети торговыхъ моряковъ, которыхъ считается 94 300 чел., но въ конхъ не болѣе 70 000 чел. годны для морской военной службы; а такъ какъ нѣтъ побудительной причины, предполагать перемѣны къ лучшему въ постоянномъ уменьшеніи числа торговыхъ матросъ, то должно ожидать повторенія того, что случилось при Карлѣ III (*): растрату огромныхъ суммъ для со-

(*) Изъ всѣхъ королей австрійскаго или бургунскаго домовъ, одинъ только Карлъ III своимъ гениемъ и своими твореніями оказался достойнымъ престола. Опередивъ свой вѣкъ, онъ сумѣлъ обуздать вліяніе инквизиціи, гасить ея костры, но не смѣлъ уничтожить ея; онъ отмѣнилъ пытку, которая до того употреблялась въ уголовныхъ судахъ; онъ выгналъ іезуитовъ и конфисковалъ ихъ

зданія грозной матеріальной силы, которая истощитъ торговлю и раззоритъ націю.

«Еслибъ правительство, принявъ другую систему, не пожалѣло восьми или десяти милліоновъ фр. для увеличенія жалованья, то сберегло бы расходы на управленіе морскою записью; свобода быстро увеличила бы число моряковъ; жалованье на купеческихъ судахъ понизилось бы; мореплаваніе и рыбопромышленность развивались бы все болѣе и болѣе, и вслѣдствіе всего этого таможенные сборы сдѣлались бы значительнѣе. Нынѣ моряки смотрятъ на военную службу какъ на каторгу; противоположная же система привлекала бы ихъ на службу возвышеніемъ жалованья.

«Кромѣ униженія поступать на службу на военный флотъ насильственнымъ образомъ, служба эта представляетъ гораздо болѣе трудностей, чѣмъ сухопутная въ арміи (*). Къ тому же она не ограничивается 20 лѣтнимъ возрастомъ и четырехлѣтнимъ единовременнымъ срокомъ; напротивъ, она распространяется на нѣсколько четырехгодичныхъ сроковъ, по мѣрѣ нужды въ людяхъ; вслѣдствіе такой мѣры каждый морякъ остается на всю жизнь въ распоряженіи правительства; при чемъ онъ никогда не принадлежитъ ни себѣ, ни своему семейству. Морской уставъ, составленный въ ту эпоху, когда экипажи набирались изъ брака общества, содержитъ по нынѣ варварскія наказанія, унижительныя для честныхъ людей, служащихъ нынѣ по

имущества; обладая способностію выбора, онъ окружилъ себя самыми честными и самыми достойными людьми; онъ основалъ банкъ Санъ Карлосъ, покровительствовавшій литературѣ, художеству и искуству, даровалъ типографщикамъ дворянскія права, довелъ число линійныхъ кораблей до восьмидесяти; основалъ колоніи и деревни въ горахъ Сьерра Морена, и соорудилъ болѣе дорогъ, публичныхъ зданій и крѣпостей, чѣмъ всѣ его предшественники, не исключая и императора Карла V.

Король Карлъ III и сановники, его окружавшіе, были подражатели Фридриха прусскаго и Кольбера; по ихъ примѣру они желали дѣлать все сами для народа. Въмѣсто того, чтобъ уничтожить преграды индивидуальной свободѣ дѣйствій, Карлъ III удержалъ все то, что противно было свободному выраженію мысли, гражданскую и въ особенности духовную цензуры, враждебныя типографіямъ и привилегіямъ корпорацій. Онъ повредилъ своему могуществу бесполезными войнами, непослѣдовавъ разумному нейтралитету своего предшественника.

Къ чему послужило ему пожертвованіе громадныхъ суммъ для созданія величайшаго флота въ мірѣ, когда, вслѣдствіе несправедливой и постыдной системы морской записи, введенной Филиппомъ V, онъ не былъ въ состояніи укомплектовать свои восемьдесятъ линійныхъ кораблей матросами? Пятьдесятъ кораблей, стоявшіе на якорѣ въ Алжирскѣ, по недостатку въ людяхъ, не были въ состояніи воспрепятствовать дюжинѣ англійскихъ кораблей войти въ Гибралтаръ для помощи англійскому гарнизону.

(*) Въ сухопутную службу поступаютъ по жребію: въ дѣйствующую армію 19—23 лѣтніе и въ резервъ 19—26 лѣтніе. Срокъ службы восьмилѣтний.

принужденію. Таково въ настоящее время положеніе флота, бюджетъ котораго, какъ для метрополіи, такъ и для колоній, достигаетъ 260 000 000 реаловъ (**) и чрезъ три или четыре года дойдетъ до 400 000 000 реаловъ.

«Правительство, нежелающее покинуть систему записи, но принужденное дополнять число потребныхъ для службы моряковъ, прибѣгло нынѣ къ французской системѣ, дополняя одну треть каждаго экипажа жителями приморскихъ провинцій, несостоящихъ въ записи и назначая охотникамъ преміи и двойное жалованье. Эта полумѣра не искоренитъ вредъ, наносимый морской торговлѣ, и не перестанетъ препятствовать развитію мореплаванія».

«По океану и Средиземному морю берегъ Испаніи имѣетъ 800 лье протяженія, и на немъ расположены 117 гаваней: 56 въ океанѣ и 61 въ Средиземномъ морѣ. Въ 18 пзъ этихъ гаваней производятся работы для ихъ улучшенія на сумму 108 725 795 реаловъ.

«Въ 1860 году было въ Испаніи и въ африканскихъ ея владѣніяхъ маяковъ: 66 построенныхъ, 47 строящихся и 60 проектированныхъ, всего 173 маяка».

A. B.

Н О В Ы Е К Н И Г И.

Herzegovina; or, Omer Pacha and the christian rebels: with a brief account of Servia, its social, political, and financial condition, by *G. Arbuthnot*.

Resultats of an experimental inquiry into the comparative tensile strength and other properties of various kinds of wrought iron and steel, by *D. Kirkaldy*.

Travels in British Columbia; with the narrative of a yacht voyage round Vancouver's Island, by Capt. *C. E. B. Lennard*.

The history of New South Wales; with an account of Van Diemen's Land, Tasmania, New Zealand, Port Philip, Victoria Moreton Bay, and other Australian settlements. Comprising a complete view of the progress and prospects of goldmining in Australia. The

(**) Реаль равняется 16½ коп. сер.

whole compiled from official and other authentic and original sources, by *Roderick Flanagan*. Двѣ части.

Galvanized iron and its application to building and other purposes. A description of J. and G. Winiwater's manufactory in Gumpoldskirchen, by *A. Demarteau*.

A history of the Civil War in the United States from its commencement, in 1861, to January 1862, by *John R. Kennedy*.

Instruction sur les bois de marine et leur application aux constructions navales, suivie du tarif officiel pour la recette et le classement des bois de construction, par *de Lapparent*, directeur des constructions navales et du service des bois de la marine.

Tarifs et tableaux divers pour le cubage et le classement des bois de marine, par *de Lapparent*.

Du dépérissement des coques des navires en bois et autres charpentes ou bois d'industrie et des moyens de le prévenir, par *de Lapparent*,

Observations hygrométriques faites à bord de la frégate cuirassée *la Gloire* et deductions d'hygiène animale. Thèse présentée à la Faculté de médecine de Montpellier, par *N. Huillet*.

Notice sur les déplacements des deux principaux fleuves de la Chine, lue à la Société de Géographie le 2 mai 1862, par le comte *d'Escayrec de Lauture*.

Notice sur Lieussau (Jean Pierre Hippolyte Aristide), ingénieur hydrographe de la marine, par *de Capella*.

Notes sur les routes et ports de la ligne de Suez à Calcutta, par *Brossard de Corbigny*.

La Mer au bois de Boulogne et au bois de Vincennes. Projet d'une canalisation directe amenant la mer de Dieppe à Paris, par le docteur *Bottentuit*.

Nouvelles études d'Anglais, commerce et navigation de la Grande-Bretagne, par un capitaine au long cours.

Relation de l'expédition de Chine en 1860, rédigée au Depot de la guerre d'après les documents officiels, sous le ministire de S. Ex. le maréchal comte *Randon*, étant directeur le général *Blondel*.

Des risques de guerre au point de vue de l'assurance maritime et des usages d'Anvers, par *Florent Crysmans*.

Conférences sur le canal de Suez et le sort des ouvriers en Egypte, par *Ferdinand de Lesseps*.

Conférences sur le canal de Suez et sur l'organisation de la compagnie, par *F. de Lesseps*.

Etudes sur la marine: 1) Du droit maritime des nations; 2) Du bassin d'Arcachon; 3) Des flottes de transport et de débarquement;

4) Des progrès de la marine; 5) De la guerre de course, et 6) Des batailles navales, par *A. Guérar*, enseigne de vaisseau.

Réponse à quelques-unes des questions de l'enquête maritime et commerciale ouverte par S. Ex. le ministre du commerce, par *Le Bailly*.

Le Matelot, esquisse d'hygiène nautique. Thèse présentée à la Faculté de médecine de Montpellier, par *Ernest Lauvergne*.

Les géants de la mer, par *G. de la Landelle*.

Mémoire sur la partie méridionale de l'Asie centrale, par *Nicolas de Khanikoff*.

Description hydrographique des côtes septentrionales de la Russie, par *M. Reineke*, cap. lieutenant. (aujourd'hui amiral). 2 partie. Côte de la Laponie. Traduction du Russe par *H. de la Planche*, lieutenant de vaisseau.

Voyages et aventures des marins et navigateurs les plus célèbres, ou résumé de leurs expéditions, de leurs périls, etc., par *S. de Graves*, ancien capitaine de vaisseau.

Les merveilles maritimes, ou description des phénomènes, curiosités les plus remarquables de la mer, par *Lyras de Moléon*, professeur d'histoire naturelle.

La mer Rouge, extrait d'une étude inédite ayant pour titre l'Occident et l'Orient, par *Paul Mouriez*.

Ka Mooololo hawaii. Histoire de l'archipel hawaïen (iles Sandwich). Texte et traduction précédés d'une introduction sur l'état physique, moral et politique du pays, par *Jules Remy (Lipalani)*.

Abécédaire haïtien, à l'usage de la jeunesse; suivi d'un précis historique, chronologique et géographique sur l'île d'Haïti jusqu'en 1861. Augmenté d'une carte.

Navigation intérieure. De l'organisation des transports sur les canaux, réseau du Nord, par *Constant Beuchot*. Второе издание.

Renseignements hydrographiques et statistiques sur la côte de Syrie, par *M. Desmoulins*, capitaine de frégate.

Instructions nautiques, par *James Horsburgh*. 2 partie. Golfe Persique et côtes ouest de l'Inde, vents et courants; archipel des Laquedives et des Maldives; île de Ceylon; golfe de Bengale, ses vents et ses courants; archipels Tanasserim, Andaman et Nicobar; île de Sumatra; détroits de la Sonde, de Banca, de Gaspar, de Rhio, de Durian, de Malacca et de Singapour. Traduction de *M. M. Le Prédour, Darondeau et Reille*. 3 édition, revue sur la 7 édition anglaise, par *Charles Pigeard*, capitaine de vaisseau.

Guide hygienique et médical pour les bâtiments du commerce

qui fréquentent la côte occidentale d'Afrique, par le docteur *Raoul*, médecin-professeur de la marine.

Beobachtungen und Untersuchungen über die Genauigkeit barometrischer Höhenmessungen und die Veränderungen der Temperatur und Feuchtigkeit der Atmosphäre, von *C. M. Bauernfeind*.

Die Schiffsbaukunst in ihrem ganzen Umfange. Erläuternd dargestellt, von *C. F. Steinhaus*.

Allgemeines Signaltuch für die Handels-Marine aller Nationen. Второе издание.

Vegetations-Ansichten von Küstenländern und Inseln der Stillen Oceans, von *F. H. von Kittlitz*. Второе издание.

Geschichte der deutschen Hansa, von *F. W. Barthold*. Новое издание.

Dalmatien und Montenegro mit einem Ausfluge nach der Herzegowina und einer geschichtlichen Uebersicht der Schicksale Dalmatiens und Ragusas. Nach *Sir Gardner Wilkinson*, bearbeitet von *W. A. Linden*.

Das Panzerschiff. Gedicht von *Heinrich von Littrow*.

Deutsche Schiffe. Charakteristische Abbildungen von Dampf- und Segelschiffen deutscher Rheder, sowie von Schiffen der deutschen Kriegsmarine. Nach der Natur gezeichnet von verschiedenen Künstlern. Lith. von *W. Heuer*: 1) Dampfschiff «Helgoland»; 2) Vollschiff «Electric» (Klipper), etc.

Ueber den von den Dänen beabsichtigten neuen holsteinischen Canal (Allg. Augsb. Ztg., Beilage № 253 und 254).

Отъ Редакціи.

THE IRON MANUFACTURE OF GREAT BRITAIN, Theoretically and practically considered: including, Descriptive details of the ores, fuels and fluxes employed; The preliminary operation of calcination; the blast, refining and puddling furnaces; Engines and machinery and various processes in union. Illustrated by 84 Plates of Furnaces and Machinery. By *Arthur Phillips* and *W. H. Darman*.

Переводомъ этой книги, въ настоящее время, по порученію г. директора кораблестроительнаго департамента, заняты гг. инженеръ-механики Титовъ и Куколевскій, о чемъ редакція, на основаніи ихъ сообщенія, считаетъ долгомъ увѣдомить лицъ, которыя могутъ быть предприняли или готовятся предпринять подобный же трудъ.

ЛОЦМАНСКІЯ ЗАМѢТКИ.

Финскій заливъ.

Финляндія. Знакъ на островѣ Пукинъ-саари, около Питкопаса.— (№ 205).—Въ измѣненіе объявленія, помѣщеннаго въ Лоцман. зам. 1862 г. № 174, отъ гидрографическаго департамента, къ свѣдѣнію мореплавателей, объявляется, что у знака, имѣющаго видъ четырехугольной пирамиды съ квадратомъ на вершинѣ, и находящагося въ Финскомъ заливѣ, на wysokości восточнаго мыса острова Пукинъ-саари, при шхерномъ фарватерѣ, между лоцманскими станціями: Питкепасъ и Курсало, двѣ стороны, обращенныя къ морю, окрашены нынѣ бѣлою краскою. (Цирк. гидр. деп. 1862 г. № 35).

Ботническій заливъ.

Измѣненіе знака Ледзундъ на скалѣ Ледшеръ.—(№ 206).—Гидрографическій департаментъ, къ свѣдѣнію мореплавателей, объявляетъ, что находящійся въ Ботническомъ заливѣ, на скалѣ Ледшеръ, лежащей у южной оконечности острова Аланда, въ широтѣ $59^{\circ} 10' 58''$ N и долготѣ $20^{\circ} 10' 15''$ O отъ Гринича, знакъ Ледзундъ, служащій примѣтнымъ мѣстомъ для судовъ, илущихъ отъ W къ южному берегу означеннаго острова, а также для входа въ Ледзундъ, въ навигацію 1862 г. надстроенъ, такъ что, въ настоящее время, знакъ этотъ имѣетъ фигуру круглой башни, нижняя часть которой, высотой отъ основанія 18 футовъ, устроенная изъ дикаго камня, сѣрая, а надстрой-

ка — изъ желѣзяка, цилиндрической формы, вышиною въ 14 футъ, темно-краснаго цвѣта; крыша на башнѣ конической формы въ $3\frac{1}{2}$ ф. вышины. Вся же высота знака отъ основаніи $35\frac{1}{2}$, а надъ уровнемъ моря $57\frac{3}{4}$ англійскихъ футъ. (Цирк. гидр. депар. 1862 года №35).

Примѣч. Это извѣстіе относится къ картѣ гидрографическаго департамента: Аландскихъ и Абоскихъ шхеръ, № 1198.

Балтійское и Нѣмецкое море.

Данія. Спасительныя станціи на берегахъ сѣверной Ютландіи и на островѣ Борнхольмѣ. — (№ 207). — Датское министерство внутреннихъ дѣлъ, объявленіемъ отъ марта мѣсяца 1862 года, сообщило къ свѣдѣнію мореплавателей, что на нижепоименованныхъ мѣстахъ берега сѣверной Ютландіи, а также и на островѣ Борнхольмѣ, для спасенія потерпѣвшихъ крушеніе учреждены спасительныя станціи, снабженныя для этой цѣли необходимыми аппаратами, состоящими изъ спасительныхъ ботовъ или ракетометательныхъ снарядовъ.

СПАСИТЕЛЬНЫЯ СТАНЦІИ:

I. На западномъ берегу сѣверной Ютландіи.

Скагенъ, съ спасительнымъ ботомъ и ракетометательнымъ снарядомъ.

Кандестедерне, то же

Хиртсхальсъ, то же

Ленstrupъ, то же

Леккенъ, то же

Блокхузене, то же

Слетте Страндъ, то же

Торупъ Страндъ, то же

Лильдъ Страндъ, то же

Ханстедхольмъ, то же

Клитмеллеръ, то же

Нордрѣ Воруверѣ, то же

Груупъ Страндъ, съ ракетометательнымъ снарядомъ.

Вестеръ Ангеръ, то же

Аггерскій каналъ, съ спасительнымъ ботомъ.

Тюбе Ренъ, съ ракетометательнымъ снарядомъ.

Флювхольмъ, съ спасительнымъ ботомъ и ракетометательнымъ снарядомъ.

Феррингъ, съ ракетометательнымъ снарядомъ.

Тушеръ, съ спасительнымъ ботомъ и ракетометательнымъ снарядомъ.

Бьеррехузе, съ ракетометательнымъ снарядомъ.

Ведерса Клитъ, съ спасительнымъ ботомъ и ракетометательнымъ снарядомъ.

Сендerviгъ, съ ракетометательнымъ снарядомъ.

Сендеръ Люнгвигъ, съ спасительнымъ ботомъ и ракетометательнымъ снарядомъ.

Хаурвигъ, съ ракетометательнымъ снарядомъ.

Бьеррегардъ, то же.

Нюминдегобъ, съ спасительнымъ ботомъ.

Хеннестрандъ, съ ракетометательнымъ снарядомъ.

Бловандсхукъ, съ спасительнымъ ботомъ и ракетометательнымъ снарядомъ.

Риндби (остр. Фано), съ спасительнымъ ботомъ.

II. На восточномъ берегу сѣверной Ютланди.

Аальбекъ, съ спасительнымъ ботомъ и ракетометательнымъ снарядомъ.

III. На островѣ Борнхольмъ.

Аллинге, съ ракетометательнымъ снарядомъ.

Гудхjemъ, то же.

Сванике, то же.

Сногебакъ, съ спасительнымъ ботомъ и ракетометательнымъ снарядомъ.

Ренне, то же.

Ежели съ берега нельзя имѣть какого-либо другаго сообщенія съ разбившимся судномъ, то съ помощью ракетнаго снаряда бросаютъ терпящимъ крушеніе девяти-прядный линъ, посредствомъ котораго притягивается на судно $3\frac{1}{2}$ дюймовый трось съ прикрепленнымъ къ концу оного блокомъ въ которомъ проходитъ бухта тонкаго линя. Оба конца этого линя прикреплены къ спасительному стулу, который посредствомъ коуша движется по $3\frac{1}{2}$ дюймовому тросу. Тросъ долженъ быть закрѣпленъ на суднѣ какъ возможно выше, чтобы стулъ могъ свободно проходить надъ бурунами. Съ помощью тонкаго линя, ходя-

щаго въ блокѣ, прикрѣпленномъ на суднѣ къ тросу, стулъ можетъ быть передвигаемъ съ берега по тросу въ ту и въ другую сторону и такимъ образомъ устанавливается сообщеніе для спасенія потерпѣвшихъ крушеніе. (Сообщ. рос. генер. конс. въ Копенгагенѣ № 80, 1862 г.).

Англія. Измѣненіе огня плавучаго маяка Маузь (Mouse light.— (№ 208).—Въ дополненіе къ извѣстію, помѣщенному въ Лоцм. зам. 1862 г. № 68, объявляется, что огонь Маузь, находящійся при западной оконечности отмели того же имени, въ р. Темзѣ, въ настоящее время измѣненъ изъ постояннаго бѣлаго огня въ *вертящійся, зеленого цвѣта* огонь, показывающій *проблескъ* каждыя *двадцать секундъ*.

Маякъ на восточной пристани (East Pier) въ Ньюхавенѣ (Newhaven). — (№ 209). — Англійское адмиралтейство объявило о началѣ освѣщенія маяка (въ дополненіе къ существующимъ огнямъ на западной пристани), недавно построеннаго на восточной пристани или дамбѣ (pier) въ Ньюхавенѣ, на южномъ берегу Англіи.

Огонь маяка *постоянный, зеленого цвѣта*, находится на возвышеніи 18 футъ надъ полною водою, и долженъ открываться, въ ясную погоду, на разстояніи 3 миль.

Башня выстроена изъ дерева, окрашена подъ цвѣтъ камня и находится прямо противъ нижняго огня. Огонь учрежденъ съ цѣлью облегчить судамъ входъ между пристанями.

Примѣч. Предъидущія два извѣстія относятся къ слѣдующимъ картамъ англійскаго адмиралтейства: River Thames, Sheet 2, № 1607; River Thames to St. Abbs Head, № 2902; England, East Coast, Entrance to the Thames, Sheet 2, № 1610; English Channel General, № 1598; English Channel, № 2675 a; Newhaven, № 2154; Portsmouth to Beechy Head, № 2451. Также, British lights list, № 82. (Notice to Mariners 1862, № 29).

Англійскій каналъ.

Франція. Буй на затонувшемъ суднѣ близъ гавани Портъ-ан-Бессенъ (Port-en-Bessin).—(№ 210).—Министръ коммерціи сообщилъ для свѣдѣнія мореплавателей о постановкѣ буя изъ листоваго желѣза въ разстояніи 328 футъ (100 метровъ) на NW 5° отъ судна *La Ci-*

бапа, затонувшаго въ 11 миляхъ отъ берега передъ гаванью Портъ-ан-Бесень. (Деп. внутр. снош. № 6296).

Сѣверный Атлантическій океанъ.

Франція. Гаванскіе огни въ портѣ Шато (port du Chateau) на островѣ Олеронѣ (Oleron).—(№ 211).—Министръ земледѣлія, торговли и публичныхъ работъ извѣщаетъ мореплавателей, что съ 8 августа (20 августа н. с.) 1862 г. будутъ зажигаться каждую ночь два огня для обозначенія входа въ портъ Шато, на островѣ Олеронѣ, департамента внутренней Шаранты.

Нижній, по теченію канала, огонь будетъ *постоянный*, бѣлаго цвѣта, возвышающійся надъ уровнемъ полной воды на 31 футъ (9,44 метра) и будетъ открываться, въ ясную погоду, за 8 миль.

Освѣтительный аппаратъ катадіоптрическій, 4 разряда. Башня, высотой отъ основанія на 6,8 футъ (2,10 метра), построена на стѣнѣ эскарпа цитадели, близъ Шаскаго шлюза плавучаго дока, въ широтѣ 45° 53' 6" N и долготѣ 1° 11' 35" W отъ Гринича (3° 31' 44" W отъ Парижа).

Верхній, по теченію канала, огонь будетъ *постоянный*, бѣлаго цвѣта, возвышенный надъ уровнемъ полной воды на 61 футъ (18,64 метра) и видимый, въ ясную погоду, за 8 миль.

Освѣтительный аппаратъ діоптрическій, 4 разряда.

Башня, имѣющая высоты отъ основанія 59 футъ (18 метровъ), построена на прикрытомъ пути цитадели, въ разстояніи 787 футъ (240 метровъ) на NW 41° отъ башни предыдущаго маяка.

Створъ этихъ двухъ огней служитъ указаніемъ входа на рейдъ Шато.

Въ книгѣ «Описаніе французскихъ маяковъ», изданія депо картъ и плановъ въ Парижѣ, огни эти значатся подъ №№ 201 и 202 серіи С и показаны строящимися. (Сообщ. деп. внутр. снош. № 6583).

Соединенные штаты. Туманные сигналы на плавучихъ маякахъ.—(№ 212).—Правительство Соединенныхъ штатовъ извѣщаетъ мореплавателей, что всѣ плавучіе маяки, находящіеся у береговъ сѣверной Америки или въ рѣкахъ снабжены ручными колоколами, гонгами (gongs) и рожками, которые употребляютъ послѣдовательно че-

рѣзъ каждыя 5 минутъ. Каждый изъ этихъ сигналовъ продолжается 3 минуты, за тѣмъ слѣдуетъ промежутокъ около 2-хъ минутъ.

Плавучій маякъ мыса Смитъ (Smith) въ бухтѣ Чезапикъ (Chesapeake).—(№ 213).—Правительство Соединенныхъ штатовъ извѣщаетъ мореплавателей отъ 30 мая 1862 года что для обозначенія банки и мыса, простирающихся въ море отъ SO берега устья рѣки Потомакъ, въ Чезепикской бухтѣ, поставленъ плавучій маякъ.

Огонь мыса Смитъ постоянный, бѣлый открывается въ ясную погоду на разстояніи отъ 10 до 12 миль.

Освѣтительный аппаратъ катодіотрическій, или съ металлическими рефлекторами.

Огонь помѣщается на вооруженномъ галютѣ окрашенномъ строю краскою съ надписью на обоихъ бортахъ большими бѣлыми буквами словъ «Smith's point».

Во время тумана, снѣга или пасмурности на маякѣ звонятъ въ колоколъ, трубятъ въ туманный рожекъ и бьютъ въ гонгъ послѣдовательно черезъ 5 минутъ.

Маякъ этотъ значится въ описаніи французскихъ маяковъ, изданія морскаго депо картъ и плановъ въ Парижѣ, подъ № 343 въ Серіи E.

Сѣверная Королина. Временные огни на мысѣ Хаттерасъ (Hatteras).—(№ 214).—Съ 15 іюня н. с. 1862 года зажженъ временной огонь на стааой башнѣ находящейся на мысѣ Хаттерасъ до установки на ней первокласснаго маячнаго огня.

Временной огонь мыса Хаттерасъ *постоянный, бѣлый* измѣняемый *каждыя три минуты проблескомъ*, продолжающимся *одну минуту*, въ такомъ порядкѣ: постоянный свѣтъ 2 минуты, проблескъ 1 минута, постоянный свѣтъ 2 минуты и т. д. Огонь возвышается надъ уровнемъ моря на 150 футъ (45,6 метр.) и въ ясную погоду будетъ видѣнъ за 20 миль.

Освѣтительный аппаратъ діотрическій 2-го разряда.

Гашня высотой 139½ футъ (42,5 метра); нижняя ея часть окрашена бѣлою краскою до высоты 69½ футъ (21,2 метра), а верхняя часть красная. См. № 369 Серіи E).

Буй съ освѣщеніемъ у мыса Хаттерасъ (Hatteras).—(№ 215).— Съ того же числа, 15 іюня н. с., зажигается огонь на буѣ мыса Хаттерасъ.

Огонь этотъ постоянный, бѣлый, производится діотрическимъ аппа-

ратомъ 4 разряда (шестого). Онъ помѣщается на деревянномъ прозрачномъ срубѣ, окрашенномъ красною краскою и находящемся въ разстояніи $\frac{1}{4}$ мили отъ южной оконечности мыса Хаттерасъ и въ $2\frac{1}{4}$ миляхъ отъ маяка. При этомъ не бесполезно припомнить, что есть опасный банки глубиною только 8,8 футъ (2,7 метра) между румбами SO 15° и SO 40° отъ маяка, простирающіяся отъ 9 до 10 миль (См. № 370 серии E).

Массачусетъ. Туманные сигналы на островѣ Татчеръ (Thatcher).— (№ 216).—Съ 1 июня н. с. 1862 года производятся сигналы посредствомъ пароваго свистка, во время тумана, пасмурности и снѣжныхъ бурь, на станціи маяка острова Татчеръ (№ 173 серии E), на разстояніи. мысъ Аннъ (Ann), въ Массачусетъ.

Примѣч. См. карту англійскаго адмиралтейства North America, East Coast, bay of Fundy to long Island, № 2492.

Каждый свистокъ будетъ продолжаться 6 секундъ и за нимъ слѣдовать промежутокъ въ 14 секундъ, что составитъ три свистка и три промежутка въ минуту. (Деп. внутр. снош. № 6296).

Западный берегъ Африки. Банка Казамансъ (Casamanç).— (№ 217) —Банка, извѣстная подъ названіемъ Сѣверной или Казамансъ (см. карту морскаго французскаго депо № 1270 и общаго описанія морскихъ пристаней (*), издан. 1852 г. № 1360), въ теченіе послѣднихъ 12 лѣтъ значительно измѣнила свою форму и положеніе; южная банка также распространилась къ югу, но главный и единственный проходъ, служащій для безопаснаго плаванія къ Казамансу, остается, по прежнему, между этими двумя банками.

Самые южные буруны Сѣверной банки, прибрежные лопмана называютъ обыкновенно peloton и до тѣхъ поръ не бывають увѣрены въ своемъ курсѣ, пока не увидятъ этихъ буруновъ, которые можно проходить весьма близко, потому что тотчасъ отъ нихъ начинаются большія глубины фарватера (33 и 36 фут.) (**).

Буй изъ листоваго желѣза, окрашенный красною краскою, съ чернымъ шаромъ на верху, возвышающимся надъ горизонтомъ воды на 9,8 футъ (3 метра), обозначаетъ южный предѣлъ peloton'a.

Въ случаѣ крайней необходимости можно проходить между этимъ

(*) Du portulan général.

(**) 10 и 11 метровъ.

буемъ и буруномъ, но при малѣйшемъ рискѣ въ сторону, судно можетъ быть брошено на мель; поэтому лучше всегда оставлять буй въ лѣвой рукѣ при входѣ и въ правой — при выходѣ, проходя его, при этомъ, въ какомъ угодно близкомъ разстояніи.

Отъ буя пеленги: пирамида Джогге (Djogué) NO 56° 15' (по правому компасу) (*), самая сѣверная часть растительности на мысѣ Гвимберенъ (Guimberin) NO 74° 25', верхняя часть бѣлаго пятна на возвышенности Гвимберенъ SO 23° 5'.

Сѣверная банка простирается на NW 65° къ сторонѣ моря и на NO 50° къ сторонѣ рѣки.

Наставленіе. Судно, идущее отъ сѣвера, должно править на бѣлое пятно возвышенности Гвимберенъ по румбу SO 45°; этимъ курсомъ оно достигнетъ глубинъ 19,6 и 22,9 футъ (6 и 7 метровъ) и увидитъ въ лѣвой рукѣ красный буй peloton'a. Когда буй придетъ на румбъ SO 67°, то можно склонять курсъ влѣво, вступая на баръ малыхъ глубинъ, обозначающихся иногда бурунами, такъ что кажется, будто онѣ соединяють внѣшнюю грань Сѣверной банки съ Южною.

Достигнувъ вышеозначеннаго пеленга, при небольшомъ вниманіи, а въ особенности вечеромъ, когда солнце находится въ западной части горизонта и берегъ хорошо освѣщенъ, легко различить на берегу Гвимберена родъ пятна или просѣки, образуемой верескомъ, растущимъ въ этомъ мѣстѣ до самаго морскаго берега; отъ того же мѣста можно рассмотреть, внутри берега, невысокое дерево, имѣющее форму парасоля и достаточно господствующее надъ мѣстностью, такъ что не можетъ быть смѣшано съ другими деревьями, въ особенности при подходѣ съ моря.

Держа это дерево съ серединою просѣки, о которой говорено выше, на SO 65° 30', судно будетъ находиться въ глубокой части фарватера и минуетъ баръ, имѣющій, при высокой волѣ, глубины отъ 18 до 19,6 футъ (5½ — 6 метровъ); глубина эта быстро измѣняется въ 23,29½ и 32,8 футъ (7, 9 и 10 метровъ) при приближеніи къ окраинѣ Сѣверной банки и къ бую, откуда идетъ прямой и безопасный курсъ на средину рѣки. При этомъ судно можетъ считать себя тѣмъ въ большей безопасности, чѣмъ ближе будетъ держаться къ бурунамъ Сѣверной банки.

(*) Всѣ румбы, показанные въ этомъ объявленіи, исправлены склоненіемъ компаса, которое считается здѣсь 18° 50' W.

Слѣдуя указаннымъ путемъ, судно минуетъ Южную банку въ значительномъ разстояніи и, сверхъ того, лишь только глубина начнетъ постепенно уменьшаться и судно окажется южнѣ вышепоказаннаго пеленга, слѣдуетъ склонять курсъ къ сѣверу. (Сообщ. департ. внутр. снош. № 6583).

Бѣлое море.

Россия. Маячный огонь на Соловецкомъ островѣ и створные знаки для входа въ р. Сѣверную Двину.—(№ 218).—Въ Лопманскихъ замѣткахъ, помѣщенныхъ въ Морскомъ Сборникѣ 1862 за сентябрь мѣсяцъ (*), стр. 117, № 190, въ 15 стр. снизу, по ошибкѣ напечатано: съ $\frac{1}{16}$ августа по $\frac{16}{2}$ ноября, *должно же быть*: съ $\frac{1}{16}$ августа по $\frac{16}{2}$ ноября.

На той же страницѣ, въ Лопм. зам. за № 191, въ 3 и 5 строкахъ снизу, южный изъ Пассовыхъ огней, по ошибкѣ, названъ юго-восточнымъ, *слѣдуетъ же назвать*: югозападнымъ.

Средиземное море.

Гибралтаръ. Относительно подхода судовъ къ новому молу (New Mole).—(№ 219).—Въ Лопм. зам. 1858 г., стр. 14, № 27, было сообщено извѣстіе англійскаго адмиралтейства о временномъ маякѣ, на наружной оконечности строящейся новой молы, показывающемъ;

Красный свѣтъ къ югу.

Бѣлый » » западу.

Зеленый » » сѣверу.

Въ настоящее время, въ дополненіе тому свѣдѣнію, англійское адмиралтейство объявило слѣдующія наставленія начальника верфи въ Гибралтарѣ для подхода судамъ къ пристани (pier) новой молы, во время ночи:

Къ пристани молы не должно подходить, если видѣнъ красный цвѣтъ огня.

Если видѣнъ бѣлый цвѣтъ, судно можетъ держать къ молу, но

(*) Въ нѣкоторыхъ экземплярахъ.

должно оставлять въ большомъ разстояніи оконечность пристави, для того, чтобы миновать подводные камни, употребляемые при ея постройкѣ.

Примѣч. См. англійскую адмиралтейскую карту № 144. (Notice to Mariners 1862 г. № 26).

Островъ Корсика. Постановка буювъ. — (№ 220). — Морское депо картъ и плановъ въ Парижѣ объявило, что шесть буювъ, изъ листового желѣза, поставлены на нижепоименованныхъ рифахъ, въ восточной части пролива Бонифачіо (Bouches de Bonifacio).

1. На рифѣ Лавецци (Lavezzi).
2. На рифѣ Паража (Paraja).
3. На рифѣ Гаветти (Gavetti).
4. На банкѣ Торо (Toro).
5. На банкѣ Вакка (Vacca).
6. На банкѣ Бенедетто (Benedetto), въ гавани Бонифачіо. (Деп. внутр. снош. № 6296).

Адріатическое море.

Маякъ въ Риминѣ (Rimini):—(№ 221).—Министерство публичныхъ работъ въ Туринѣ объявило, что 20 августа (1 сентяб. н. с.) 1862 г., должно было начаться освѣщеніе маяка, недавно построеннаго въ гавани Римини, на западномъ берегу Адріатическаго моря.

Огонь маяка *постоянный*, бѣлаго цвѣта, находится на возвышеніи 70 футовъ надъ среднимъ уровнемъ моря и долженъ открываться, въ ясную погоду, на разстояніи отъ 9 до 12 миль.

Освѣтительный аппаратъ діоптрическій, четвертаго разряда.

Башня находится въ широтѣ $44^{\circ} 4' 39''$ N, долг. $12^{\circ} 34' 14''$ O отъ Гринича.

Огни въ портѣ Фіуме (Fiume).—(№ 222).—Англійское адмиралтейство въ Лондонѣ получило извѣстіе, что два огня башенныхъ городскихскихъ часовъ и огонь на оконечности молы въ Фіуме, въ заливѣ Кварнеро (Quarnero), на восточномъ берегу Адріатическаго моря, въ настоящее время горятъ всю ночь.

Примѣч. Предъидущія два извѣстія относятся къ слѣдующимъ англійскимъ адмиралтейскимъ картамъ: The Adriatic Sea, № 1440; Adriatic Sea, Sheet 2; 3 и 4; №№ 201, 112 и 113, и Р и

of Rimino, № 1678. Также, Mediterranean Lights list, №№ 227 и 239. (Notice to Mariners, 1862, № 24).

Красное море.

Маякъ на рифѣ Ашрафи, въ проливѣ Жубаль. — (№ 223). — Въ Лопманскихъ замѣткахъ, помѣщенныхъ въ Морскомъ Сборникѣ 1862 года за сентябрь мѣсяцъ, № 197, стр. 122, въ 5 строкѣ сверху, по ошибкѣ напечатано: одинъ каждую минуту, *должно же быть:* одинъ разъ каждую минуту.

Китайское море.

Маякъ на мысѣ Танжонгъ-Калеанъ (Tanjong-Kalean), на островѣ Банка. — (№ 224). — Въ дополненіе къ извѣстію о маякѣ на мысѣ Танжонгъ-Калеанъ (помѣщенію въ Лопм. зам. 1862 г., № 203), сообщается, что огонь этого маяка служить:

а) Преимущественно для избѣжанія скалъ Фридрихъ-Генрихъ и для облегченія плаванія Банкскимъ проливомъ отъ сѣвера, какъ между скалами Фридрихъ-Генрихъ и берегомъ острова Банка, такъ и между тѣми же скалами и берегомъ Суматры, въ послѣднемъ случаѣ употребляя лотъ.

б) Для прохода между Коррангъ-Хаджи (Korrang-Hadji) и Танжонгъ-Калеанъ, или для плаванія вдоль берега Банка отъ Танжонгъ-Калеанъ до Коррангъ-Бромъ-Бромъ (Korrang-brom-brom), проходя между этими скалами и банкою Амелія (Banc d'Amelie).

с) Можно также пользоваться огнемъ этого маяка для подхода къ 4-му мысу Суматры или для отысканія входа въ рѣку Палембангъ (Palembang).

Освѣтительный аппаратъ катодиотрическій, 2 разряда; башня каменная. Огонь маяка находится на возвышеніи 170 футъ надъ среднимъ уровнемъ моря и долженъ очирываться, въ ясную погоду, на разстояніи 20 миль. (Деп. внутр. снош. № 6059).

Японское море.

Русскій берегъ. Положеніе и склоненіе компаса порта Владивостокъ.—(№ 225).—Старшимъ штурманскимъ офицеромъ корвета «Гридень», поручикомъ Чуркинымъ, во время пребыванія корвета у восточныхъ береговъ Сибири и Китая, произведены были слѣдующія астрономическія опредѣленія въ портѣ Владивостокъ, въ заливѣ Петръ Великій.

Широта порта Владивостокъ.

По меридіональной высотѣ солнца:

По однимъ наблюденіямъ $43^{\circ} 06' 55'',84$ N

По другимъ » $43^{\circ} 06' 56'',57$ N

Долгота: переноскою трехъ хронометровъ изъ Шанхая въ этотъ портъ . . $132^{\circ}00'00''$ O отъ Гринича

По хронометру - $131^{\circ}56'36''$ O » »

Примѣч. Долгота города Шанхая принята $8^{\circ} 05' 55'',67$ O отъ Гринича.

Склоненіе компаса:

По астрономическому пеленгу . $5^{\circ} 27' 52''$ W въ 1861 г.

По азимуту. $5^{\circ} 06' 48''$ W

(Рапор. коман. корв. «Гридень», 24 августа 1862 г. № 325).

ПРИБАВЛЕНІЕ.

Англійскій каналъ.

Снесеніе знаковъ у береговъ Франціи.—(№ 226).—Знаки, означающіе скалы Charpentiers, бухту и рейдъ Rampoal и le Rodello, на главномъ фарватерѣ въ Брехать (Bréhat) въ декабрѣ 1861 г. были унесены бурей въ море. (Отнош. департ. внутр. снош. 1862 года № 2798).

Сѣверный Атлантическій океанъ.

Погашеніе огней на берегахъ Соединенныхъ штатовъ.—(№ 227).—
Издатели картъ въ Америкѣ, гг. Blunt, публиковали перечень огней, погашенныхъ на берегахъ Соединенныхъ штатовъ. Хотя эту публикацію нельзя принимать за официальное извѣстіе, однако, въ видахъ интереса для многочисленныхъ судовъ, плавающихъ у береговъ Америки, депо картъ и плановъ въ Парижѣ считало долгомъ сообщить объ этомъ мореплавателямъ.

Въ штатъ Виргиніи: на островѣ Hog, на мысахъ Charles, Henry, банкѣ de l'île Craney, въ Naval Hospital.

Въ Виргиніи и Мариландѣ: на банкѣ White Shoal, на мысѣ Of Shoals, на банкѣ Deess Water Shoals, на мысѣ Jordan, въ рѣкѣ Back, у York Spit, на мысѣ New point Comfort, въ бухтѣ Cheristone inlet, у банки Wolf Trap, на мысахъ Stingray, Windmill, Smith, Lower Cedar, Upper Cedar, на фортѣ Washington, на мысѣ Jones, близъ скалы Bowler.

Въ Сѣверной Каролинѣ: на островѣ Body, на мысѣ Hatteras, въ Ограсоке, на банкѣ Royal Shoal, въ рѣкѣ Neuse, у банки о-ва Brant, на мысѣ Pamlico, у банки Long, на банкахъ Roanoke, у о-ва oRanoke, на мысѣ Wade's Point, въ рѣкѣ Roanoke, на м. Lookout, на банкѣ Rogue, у банокъ Frying-pan Shoals, на мысахъ Federal, Fear или Bald Head, на островѣ Oak, въ заливѣ Price, у Horse Shoe, на островѣ Campbell или Big, на мысѣ Orton, въ Wilmington.

Въ Южной Каролинѣ: въ Georgetown, на мысахъ Fort, Romain, въ бухтѣ Bull, у банки Rattles nake, въ Charlestown (маякъ разрушенъ), на островѣ Sullivan, на фортѣ Sumter, въ замкѣ Pinkney, на батарее, на островѣ Hunting, на баканѣ, на банкѣ Cambahee.

Въ Георгіи: Martin's Industry, въ Cabilogne Sound, на островѣ Tybee (башня сожжена), на баканѣ Tybee, на банкѣ остр. Tybee, на островѣ Cockspur Island, на Oyster Beds, на островѣ Fig, въ бухтѣ, на островахъ Sapelo, Wolf, Saint-Simon, въ Zittle Cumberland.

Въ Флоридѣ: на островѣ Amelia, въ рѣкѣ Saint Jean, у мыса Dame, въ Saint-Augustin, на мысѣ Canaveral, у Jupiter inlet, на мысѣ Floride, на рифѣ Carisfort, Nassau.

Въ Техасъ: въ Rio-Grande, на барѣ Santiago, въ проходѣ passe Aransas, въ каналѣ Swash, на рифѣ Halfmoon, въ Siluria, Matagorda, на Cloppers-Bar, Red-Fish-Bar, Half-Moon-Shoal, на баканѣ Galveston, въ Galveston; Bolivar.

Въ Миссиссиппи и Луизианн: въ Passé Sabine, на caye Shell, на рифѣ Sud-ouest, на банкѣ Ship, въ бухтѣ Timballier, въ SW проходѣ, S проходѣ, Passe-a-Loutre, tête des passes, на островѣ Chândeletir, при входѣ въ проходъ Manchac, въ рѣкѣ Tchefuncti, при входѣ въ New canal, въ Bayou-Saint-Jeah, въ портѣ Pont-Chartrain, въ Bon-Fouca, Rigolets, на островѣ Pleasanton, въ Proctorsville, на островѣ Saint-Joseph, Merrill Shell, въ Passe Christian, на островѣ Cal, въ Biloxi, на островѣ Ship, въ Est Pascagoula, на островѣ Ronde, на баканѣхъ Choctaw, на мысѣ Choctaw, на баканѣхъ, № 3, № 4, № 1, № 2, въ Pensacola, на фортѣ Mac-Rae, на мысахъ Sah-Bias, Saint-Georges, на островѣ Dog, въ Saint-Mark's, на рифѣ Carisfort, на мысѣ Floride, у Jupiter inlet, на м. Canaveral; въ Saint-Augustin. (Отнош. деп. внутр. снош. 1862 г. № 2798).

Примѣч. См: «Описаніе Маяковъ», изданія Морскаго депо картъ и плановъ въ Парижѣ, серия E и F.

ніемъ капитана Епанчина относительно графа Каподистріи, во время свирѣпствованія чумы на островахъ Идрѣ и Спецціи. Услуги, оказанныя имъ Греціи, въ лицѣ ея достойнаго президента, и страждущему человечеству, заслуживаютъ особеннаго монаршаго благоволенія; 4) египетскій корветъ съ ранеными плѣнными христіанами, взятый фрегатомъ «Касторъ» въ то время, когда онъ вторично нарушилъ меконскую блокаду, долженъ считаться военнымъ призомъ, какъ вслѣдствіе вторичнаго неповиновенія, такъ и потому, что онъ везъ въ Египетъ плѣнныхъ христіанъ. По нашему мнѣнію, должно поступать какъ можно строже съ подобнымъ безчеловѣчнымъ промысломъ. Вы удержите этотъ корветъ, который, по желанію Государя, долженъ быть названъ «Навариномъ» и присоединенъ къ императорскому флоту. Государь одобряетъ возвращеніе раненыхъ Ибрагиму-пашѣ и вашу мысль отдавать впредь всѣхъ магометанъ греческому правительству для обмѣна на плѣнныхъ христіанъ, которыхъ Ибрагимъ держитъ въ цѣпяхъ; 5) всѣ мѣры, которыя будутъ приняты вами или отдѣльно, или съ согласія англійскаго и французскаго адмираловъ и грековъ, для усиленія блокадъ пелопонезскихъ портовъ и для ускоренія удаленія Ибрагима-паши, одобряются заранѣе Государемъ; 6) не смотря на лондонскую конференцію, вы будете продолжать исполненіе инструкцій, которыя вы получили отъ 8 апрѣля по приказу Его Величества, т. е. не подчиняться болѣе никому изъ вашихъ товарищей, держаться въ морейскихъ водахъ и доставлять грекамъ всѣ пособія, коими вы будете располагать; 7) вы не отправите въ Россію ни одинъ изъ кораблей вашей эскадры до новаго приказа, даже и тогда, когда къ вамъ присоединится эскадра контръ-адмирала Рикорда; 8) статскій совѣтникъ и камергеръ графъ Булгари назначенъ Государемъ установить съ греками сношенія на основаніи лондонскаго трактата.» Въ заключеніе графъ Нессельродъ прибавляетъ: «инструкціи эти не должны быть измѣнены тѣми, которыя вы получите, или, можетъ быть, уже получили изъ Лондона и которыя будутъ сообщены также англійскому и французскому адмираламъ. Вы должны замѣтить своимъ товарищамъ, что вы получили приказаніе не *отказаться* отъ правъ войны, но просто *приостановить* ихъ исполненіе, когда вы сочтете полезнымъ дѣйствовать совокупно съ союзными адмиралами.»

Въ своемъ донесеніи графу Нессельроду, отъ 5-го іюля ст. ст., графъ Гейденъ описалъ слѣдующимъ образомъ тогдашнее положеніе обѣихъ воевавшихъ сторонъ: «въ Пелопонезѣ, Атикѣ и Эвбеѣ турецкіе военачальники удерживаются отъ всякаго наступательнаго дѣйствія, но они вмѣстѣ съ тѣмъ сохраняютъ твердыя позиціи, какъ бы ожидая окончанія войны Россіи съ Тур-

цией. Блокада крѣпостей, занятыхъ Ибрагимомъ-пашей, поддерживается довольно строго. Многіе корабли, пришедшіе изъ Александріи, были насильно отосланы назадъ; а между тѣмъ Ибрагимъ-паша достаетъ провізію иногда чрезъ Лепантъ и Патрасъ, а иногда же покупая у жителей сосѣднихъ съ Меоной областей. 5000 албанцевъ и румелиотскихъ турокъ, составлявшихъ часть коронскаго гарнизона, взбунтовались недавно противъ Ибрагима-паши и, собравъ оружіе и багажъ, двинулись въ Румелию. Графъ Канодистрія, желая облегчить этотъ походъ, приказалъ греческимъ военачальникамъ, занимающимъ нѣкоторыя тѣнины Пелопонеза, не препятствовать ихъ отступленію. Ибрагимъ, однако, старается всѣми силами воспрепятствовать ихъ возвращенію на родину, дабы заставить ихъ разсѣяться по Морю.»

Въ тотъ же день графъ Гейденъ писалъ графу Нессельроду слѣдующее конфиденціальное письмо: ... «да позволено мнѣ будетъ высказать свое мнѣніе. Если быстрые успѣхи приведутъ наши войска въ адріанопольскія равнины и если въ мирномъ договорѣ, который будетъ предписанъ султану, будетъ признано образованіе греческаго государства съ приличными границами и неотрѣшаемымъ правительствомъ и постановлено немедленное очищеніе крѣпостей, то нѣтъ никакого сомнѣнія, что всѣ происки, замышляемые теперь въ Европѣ и здѣсь, останутся безъ послѣдствій, и Греція пріобрѣтетъ существованіе, которому не въ состояніи будутъ воспрепятствовать самые недружелюбные истолкователи лондонскаго трактата. Присутствіе при главной квартирѣ герцога Мортемара и новаго великобританскаго посланника составляетъ обстоятельство, которое, по видимому, должно облегчить единодушное согласіе на все, что будетъ постановлено относительно Греціи въ общемъ смыслѣ лондонскаго трактата. Но если кампанія продолжится долѣе осени, или если греческій вопросъ сдѣлается предметомъ особенныхъ переговоровъ далеко отъ русскаго лагеря, въ такомъ случаѣ, кажется, будетъ трудно предсказать этой странѣ иную будущность, какъ только раздробленіе безъ всякой цѣли и пользы для Европы. Можетъ быть, этимъ недоброжелательнымъ намѣреніямъ надобно приписать слѣдующую фразу изъ письма ко мнѣ адмирала Кодрингтона:» *Нынѣшнее англійское министерство*, пишетъ этотъ достойный другъ, не нашло во мнѣ слѣпое орудіе для приведенія въ исполненіе извѣстной цѣли. «Какова же должна быть эта цѣль, противъ которой возстаетъ человѣкъ съ такими принципами, какъ Кодрингтонъ? Лучшее средство для нейтрализованія подобной политики— это подписать силою оружія существенныя статьи трактата, который хочетъ извратить эта политика.»

ХІІІ.

Общественное мнѣніе во Франціи.—Состояніе турецкихъ войскъ.—Свиданіе союзныхъ адмираловъ съ Ибрагимомъ-пашей.—Сѣздъ адмираловъ на островъ Занте.—Прибытіе адмирала Кодрингтона въ Александрію.—Его конференція съ Мехметомъ-Али-пашей.—Опустошенія производимыя Ибрагимомъ въ Пелопонезѣ..

1828 г. 12 іюля (ст. ст.) русскій консулъ въ Египтѣ г. Пенцони отправилъ къ графу Гейдену еще нѣсколько отрывковъ изъ переписки того же александрійскаго купца, о которомъ было упомянуто въ одной изъ предыдущихъ главъ. Выше мы сказали, что лицо, сообщавшее александрійскому купцу эти свѣдѣнія, пользовалось довѣренностію нѣкоторыхъ высшихъ французскихъ сановниковъ. Поэтому считаемъ нелишнимъ привести здѣсь нѣсколько наиболѣе замѣчательныхъ отрывковъ изъ этой корреспонденціи. «Въ Парижѣ полагаютъ»—сказано въ одномъ изъ этихъ писемъ—«что во Франціи произойдетъ вскорѣ взрывъ общественнаго мнѣнія, вслѣдствіе чего министерство будетъ принуждено принять болѣе рѣшительное участіе въ дѣлахъ, нежели до сего времени. Это можетъ произойти иначе, если убѣдятъ короля дать нынѣшнему министерству болѣе значительныя доказательства довѣрія, дабы лишить всѣхъ его недоброжелателей надежды увидѣть кормило правленія въ рукахъ слабой администраціи». Въ другомъ мѣстѣ сказано: «У насъ получены слѣдующія подробныя и точныя свѣдѣнія о донесеніяхъ русскихъ тайныхъ агентовъ въ Константинополь относительно истинныхъ силъ Турціи въ нынѣшнюю войну. 15 мѣсяцевъ тому назадъ султанъ приказалъ привести въ исполненіе планъ, присланный ему изъ Вѣны и который онъ совершенно одобрилъ. Планъ этотъ состоялъ въ образованіи постоянного регулярнаго войска по европейскому образцу со 100 000 пѣхоты, 50 000 кавалеріи и 24 000 артиллеріи, всего 174 000 регулярной арміи, и въ ассигнованіи осс-

бенныхъ фондовъ въ достаточномъ количествѣ для правильнаго содержанія войскъ, на подобіе европейскихъ государствъ. Въ случаѣ войны, къ этимъ силамъ присоединилось бы значительное число иррегулярной пѣхоты и кавалеріи изъ внутреннихъ областей. Но изъ всего этого плана, въ продолженіе 15 мѣсяцевъ, успѣли привести въ исполненіе слѣдующее: собрать 45 000 довольно хорошо маневрирующей пѣхоты, 12 000 ничего незнающихъ артиллеристовъ и только 5000 кавалеріи». Въ этихъ письмахъ былъ между прочимъ указанъ и политическій образъ мыслей одного изъ государственныхъ людей Германіи,—въ слѣдующихъ выраженіяхъ: «Вотъ что мнѣ сообщилъ недавно одинъ опытный германскій государственный мужъ, который уже около двухъ лѣтъ, имѣетъ весьма сильное вліяніе на берлинскій кабинетъ: «Вскорѣ будетъ очевидно, но только, къ сожалѣнію, очень поздно, какъ мы уже это предсказывали, что нельзя будетъ противиться системѣ общей политики, которая стала, къ несчастію, господствовать въ Европѣ вслѣдствіе гибельной опытности князя Меттерниха! Полный успѣхъ русскихъ въ войнѣ съ турками несомнѣненъ и очевидно, что послѣдствіемъ этого успѣха будетъ совершенное измѣненіе восточнаго вопроса и относительнаго могущества европейскихъ державъ. Достаточно быть христіаниномъ и образованнымъ человекомъ, чтобы желать успѣха русскому оружію. Но такъ какъ Россія, вслѣдствіе своихъ побѣдъ, и еще болѣе, можетъ быть, вслѣдствіе своей умѣренности, неминуемо займетъ первое мѣсто въ Европѣ, то впослѣдствіи очень можетъ случиться, что какой нибудь изъ ея самодержцевъ станетъ злоупотреблять подобнымъ положеніемъ. Это надобно было бы предвидѣть и противиться при всякомъ случаѣ, исполненію этого предположенія. А прежде это было весьма легко; стоило только исполнить, шесть лѣтъ тому назадъ, данный нами совѣтъ, немедленно освободить Грецію силою, или же въ ближайшее къ намъ время исполнить данный также нами совѣтъ: напасть совокупно на Турецкую имперію. Этимъ сдѣлали бы совершенно невозможнымъ исключительное вліяніе Россіи на Востокъ и не дали бы знать Россіи, что она въ состояніи, когда ей только захочется, взять, что угодно, у своихъ сосѣдей. Было бы гораздо экономнѣе бросить нѣсколько милліоновъ для

полученія означеннаго результата, чѣмъ тотъ, къ которому мы пришли нынѣ и при которомъ мы будемъ простыми зрителями. Вообще всякій вправѣ сказать, что поведеніе князя Меттерниха было всегда вѣроломно, что онъ безпрестанно обманывалъ всѣхъ (а своего государя болѣе всякаго другаго), что онъ выказалъ излишнее искусство въ мрачной наукѣ тайныхъ интригъ, и управлялъ высшей политикой своего государства съ такою непредусмотрительностью, что Австрія будетъ унижена болѣе всѣхъ другихъ государствъ Европы при установленіи новаго *Statu quo*, которое по всѣмъ вѣроятіямъ произойдетъ не позже будущаго января».

Въ среднихъ числахъ іюня Ибрагимъ-паша обратился къ командирамъ союзныхъ эскадръ, крейсеровавшихъ у Морейскаго побережья, съ просьбою о дозволеніи египетскому курьеру отправиться на одномъ изъ союзныхъ судовъ съ депешами къ Мехметъ-Али-пашѣ. Въ этихъ депешахъ онъ увѣдомлялъ своего отца о критическомъ положеніи египетской арміи, вслѣдствіе блокады, строго содержимой союзниками. Союзные адмиралы приняли просьбу эту въ уваженіе; по возвращеніи изъ Александріи отправленнаго туда съ помянутою депешою, брига, графъ Гейденъ, де-Риньи и командоръ Кэмблъ находились предъ Мефономъ. Капитанъ брига сообщилъ адмираламъ, что Мехметъ-Али-паша объявилъ ему два раза предъ его отплытіемъ изъ Александріи, что, не смотря на серьезное значеніе писемъ Ибрагима, онъ не можетъ отвѣчать ему ранѣе мѣсяца. Впрочемъ, адмиралъ де-Риньи получилъ отъ французскаго консула въ Египтѣ, г. Дровети, совершенно противоположныя извѣстія. Въ письмахъ г. Дровети было сказано, что египетскій паша, не желая открыть своихъ намѣреній англійскому капитану, передалъ французскому консулу свое рѣшеніе отправить чрезъ мѣсяцъ въ Морею достаточное число военныхъ и транспортныхъ судовъ для перевозки Ибрагима съ его арміей. При этомъ г. Дровети прибавлялъ, что Мехметъ-Али намѣренъ былъ поставить непремѣннымъ условіемъ очищенія Мореи передачу крѣпостей не грекамъ, а турецкимъ войскамъ.

По полученіи этихъ извѣстій начальники союзныхъ эскадръ предложили 23 іюня (ст. ст.) Ибрагиму-пашѣ свиданіе, дабы

условиться въ главныхъ пунктахъ касательно будущаго очищенія полуострова. Конференція эта происходила на слѣдующій день, 24 іюня. На ней были постановлены слѣдующіе главные пункты. По прибытіи перевозочныхъ средствъ (Ибрагимъ объявилъ, что переѣдетъ только на турецкихъ судахъ), Ибрагимъ-паша оставитъ Морею, не взявъ съ собою ни одного плѣннаго грека. Вслѣдъ за этимъ союзный флотъ войдетъ въ Наваринскую гавань. Что касается до плѣнныхъ грековъ, то было условлено, что Мехметъ-Али долженъ поручиться союзникамъ въ ихъ освобожденіи изъ неволи.

Послѣ этой конференціи союзные адмиралы отправились на островъ Занте, гдѣ 15 іюля (ст. ст.) снова происходило между ними совѣщаніе, на которомъ были постановлены слѣдующія условія: «1) Доставлять всевозможное облегченіе египетскимъ судамъ, которыя будутъ перевозить депеши между Александріей и Ибрагимомъ-пашей, касательно очищенія Мореи. Въ случаѣ выхода изъ Александріи египетскаго флота для перевозки Ибрагима-паши, командиры англійскихъ и французскихъ военныхъ судовъ, крейсерующихъ предъ египетскими берегами, должны будутъ провожать этотъ флотъ до Мореи. 2) Продолжать блокаду морейскихъ гаваней съ прежней строгостью. 3) Условиться съ Ибрагимомъ-пашей о главныхъ распоряженіяхъ для очищенія Пелопонеза, по прибытіи египетскихъ судовъ.» Эти постановленія, за отсутствіемъ Канинга и графа Рибопьера, были предварительно сообщены графу Гильмино и лорду комиссару Ионическихъ острововъ сэру Фредерику Адамсу. Въ протоколѣ было, кромѣ того, сказано, что адмиралы, соглашаясь въ этихъ предварительныхъ мѣрахъ и не имѣя въ своемъ распоряженіи достаточнаго количества перевозочныхъ средствъ, разсчитываютъ въ этомъ случаѣ на египетскіе транспорты. Эти главные постановленія были подписаны адмиралами: графомъ Гейденомъ, сэромъ Кодрингтономъ и де-Риньи.

Въ 1-й дополнительной статьѣ этой конференціи было сказано: «для вѣрнѣйшаго исполненія вышесказанныхъ постановленій адмиралы графъ Гейденъ и де-Риньи предложили сэру Кодрингтону отправиться самому для соединенія съ двумя англійскими кораблями, которые онъ послалъ прежде къ египетскимъ бере-

гамъ, и принять на себя исполненіе условленныхъ мѣръ въ тѣхъ мѣстахъ, подчинивъ своему надзору находящіеся тамъ французскіе корабли.» Эта первая дополнительная статья была подписана адмиралами де-Риньи и графомъ Гейденомъ. Во второй дополнительной статьѣ, подписанной адмиралами Кодрингтономъ и графомъ Гейденомъ, было сказано: «Адмиралы Кодрингтонъ и графъ Гейденъ предлагаютъ адмиралу де-Риньи принять на себя предварительныя соглашенія съ Ибрагимомъ касательно очищенія Пелопонеза и касательно обмѣна депешъ, которыя понадобятся по этому предмету».

На основаніи этого соглашенія, адмиралъ Кодрингтонъ прибылъ 20 іюля (ст. ст.) въ Александрію, а 25 числа происходило совѣщаніе между нимъ и Мехметомъ-Али-пашей въ присутствіи англійскаго консула г. Баркера, французскаго г. Дровети, командора Кэмбля и капитановъ Ричардса, Кюрзона и Вильяма Кодрингтона. На этомъ совѣщаніи было поставлено: 1) Мехметъ-Али-паша обязывается возвратить греческихъ плѣнниковъ, отвезенныхъ изъ Морей въ Египетъ послѣ наваринской битвы. Онъ начнетъ съ того, что отдастъ въ распоряженіе адмирала Кодрингтона всѣхъ плѣнниковъ, которыхъ онъ можетъ освободить немедленно; что касается до тѣхъ, которые находятся во власти частныхъ лицъ, Мехметъ-Али-паша обѣщаетъ содѣйствовать французскому и англійскому консуламъ въ выкупѣ наибольшаго числа оныхъ и на самыхъ лучшихъ условіяхъ. Съ своей стороны, адмиралъ Кодрингтонъ обязуется освободить всѣхъ египетскихъ солдатъ или подданныхъ, которые находятся въ плѣну у грековъ, точно также, какъ и экипажъ египетскаго корвета, взятаго русскими въ мѣфонскихъ водахъ. Ст. 2. Мехметъ-Али-паша обѣщаетъ отправить въ самый кратчайшій срокъ всѣ военныя и транспортныя суда, коими онъ можетъ располагать, дабы взять изъ Наварина всѣ египетскія войска. Эти войска должны очистить Пелопонезъ въ самый кратчайшій срокъ. Ст. 3. Эти военныя или транспортныя суда будутъ конвоированы англійскими или французскими кораблями, которые послѣдуютъ за ними вплоть до самаго Наварина или до другаго Морейскаго порта. Ст. 4. Суда эти будутъ также конвоированы при выходѣ изъ Наварина до тѣхъ поръ, пока не дойдутъ до Александрійскаго порта. Ст. 5. Ни Ибрагимъ-паша, ни другой какой либо офицеръ его свиты

или арміи, наконецъ никто изъ лицъ, покидающихъ Пелопонезъ, не можетъ взять съ собою ни одного грека, развѣ только съ личнаго согласія сего послѣдняго (будь то мужчина, женщина или дитя). Ст. 6. Очищая Морею, Ибрагимъ-паша можетъ оставить въ укрѣпленныхъ мѣстахъ Патраса, Кастель-Торнезе, Мефона, Корона и Наварина достаточный гарнизонъ для ихъ обороны. Ст. добавочная. Мехметъ-Али-паша обязывается приказать Ибрагиму составить гарнизонъ для крѣпостей Патраса, Кастель-Торнезе, Мефона, Корона и Наварина такимъ образомъ, чтобы ни въ какомъ случаѣ и ни подъ какимъ предлогомъ нельзя было оставить тамъ болѣе 1200 египетскихъ солдатъ.»

Не смотря, однако, на подобные переговоры, вслѣдствіе которыхъ можно было ожидать, что египтяне прекратятъ свои раззоренія въ Мореѣ, Ибрагимъ-паша продолжалъ вести себя по прежнему въ Греціи. Раззоренія, безпрестанно производимыя Ибрагимомъ въ Греціи, и происшедшее вслѣдствіе этого плачевное состояніе его войскъ, лучше всего выказываются слѣдующими отрывками изъ донесеній, полученныхъ графомъ Каподистрія отъ разныхъ греческихъ военачальниковъ. Въ одномъ изъ этихъ донесеній, полученныхъ графомъ Каподистрія отъ одного довѣреннаго лица отъ 10 іюля ст. ст., описываются распоряженія Ибрагима-паши въ то время, когда союзные адмиралы вели переговоры объ очищеніи Пелопонеза. «Ибрагимъ-паша» — сказано въ этомъ донесеніи — «отправляетъ на одномъ линійномъ кораблѣ, двухъ корветахъ, двухъ бригахъ и двухъ голетахъ всѣхъ большихъ и прочихъ арабовъ, которые не въ состояніи болѣе нести оружіе. Онъ нагрузилъ также эти суда пушками, снарядами и многими другими вещами для Александріи. Эта эскадра чрезъ нѣсколько дней выйдетъ въ море. Регулярныя войска Ибрагима состоятъ изъ 24 000 человекъ, изъ коихъ 17 000 въудовлетворительномъ состояніи. Кромѣ того, у Ибрагима около 6000 иррегулярныхъ албанцевъ и мѣстныхъ магометанъ. За его арміей слѣдуютъ также 9000 лошадей и другихъ вьючныхъ животныхъ. За недостаткомъ продовольствія армія Ибрагима начала уже питаться верблюжьимъ мясомъ. Съ константинопольскимъ курьеромъ Ибрагимъ получилъ приказъ Порты непринимать никакихъ предложеній, которыя будутъ ему сдѣланы европейцами. Такъ какъ дѣло идетъ не только о интересахъ порты въ Греціи, но и о предметахъ самой большой важности, то онъ ни въ какомъ

случаѣ не долженъ допустить, чтобы имъ одолѣли окружающія его трудности. Ему необходимо сохранить по прежнему свои крѣпости. Поручивъ ихъ защиту мѣстнымъ войскамъ, онъ можетъ отправиться въ Патрасъ, гдѣ приказано заботиться о снабженіи его всѣмъ необходимымъ продовольствіемъ. Въ Патрасъ послано шесть знатныхъ турокъ съ 24 солдатами, коимъ поручено принять провизію, которая будетъ доставлена съ другаго берега залива для Ибрагима-паши. Австрійскій консулъ сообщилъ мнѣ, что до сихъ поръ съ противоположнаго берега залива прибыло 48 000 окъ (3600 пуд.) муки. Пелопонезскіе турки потребовали недавно хлѣба у Ибрагима-паши. Обѣщавъ снабдить ихъ всѣмъ необходимымъ чрезъ сорокъ дней, паша раздалъ на сорокъ дней провизіи коронскимъ албанцамъ: по 200 золотниковъ муки на человѣка, по 100 золотн. рису и 50 золотн. коровьяго масла. Онъ имъ также выдалъ жалованье за восемь дней, а чрезъ двадцать дней обѣщалъ выдать имъ годовое жалованье. Рационъ арабовъ состоитъ только въ 75 золотникахъ муки. Такъ какъ у Ибрагима-паши только на двадцать дней провизіи и вовсе нѣтъ топлива, то онъ этимъ сильно беспокоится. Недавно паша раздѣлилъ свое войско на четыре отряда, изъ коихъ одинъ отправляется въ Патрасъ, а другой въ Румелию для сбора провизіи. Румели-валиси (генераль-губернаторъ Румелии) находится въ настоящее время въ Лепантѣ. Я узналъ отъ одного человѣка, пользующагося довѣренностью Ибрагима-паши, что онъ не выѣдетъ изъ Пелопонеза, не получивъ на то приказанія отъ Порты и отъ своего отца. Недавно полученъ приказъ озаботиться о доставленіи Ибрагиму провизіи, которую можно будетъ получать только сухимъ путемъ и чрезъ Патрасскій заливъ.»

13 іюля (ст. ст.) чрезвычайный комиссаръ греческаго правительства въ департаментѣ Верхней Мессеніи донесъ графу Каподистрія, что: «отрядъ изъ 8000 человѣкъ подъ начальствомъ Реевель-бея нѣсколько дней тому назадъ былъ расположенъ подлѣ моста Романоса, насупротивъ стараго города Наварина. Ибрагимъ-паша прибылъ также туда вчера изъ Мефона и вся его армія двинулась ночью къ Патрасу. За этимъ войскомъ слѣдуютъ нѣсколько плѣнныхъ гречанокъ. Прежде своего выступленія изъ Мефона, Ибрагимъ-паша уволилъ нѣсколько человѣкъ и объявилъ чрезъ герольда, что онъ не желаетъ, чтобы ему со-

путствовали лица, не принадлежащія къ булукчіямъ (квартирмейстерамъ)». Вице-адмиралъ Сахтурисъ доносилъ 15 іюля (ст. ст.): въ окрестностяхъ Корона былъ недавно пожаръ, приписываемый дѣйствию турокъ. Пожаръ этотъ разрушилъ все почти южныя деревни отъ Корона вплоть до самаго моря и большое количество деревъ. «Въ донесеніи генерала Колокотрони отъ 18 іюля (ст. ст.) сказано: «мы сообщили, что 500 албанцевъ изъ того отряда, который владѣетъ Морейскою крѣпостію, расположены теперь въ Патрасѣ, а второй албанскій отрядъ, вышедшій недавно изъ мессенскихъ укрѣпленій, завладѣлъ румелийскою крѣпостію при углубленіи Коринфскаго залива и обложилъ городъ Лепантъ. По всему вѣроятію, эти албанцы дѣйствуютъ въ полномъ согласіи съ тѣми, которые владѣютъ Морейскою крѣпостію.»

Препровождая эти донесенія союзнымъ адмираламъ, графъ Каподистрія распространился также о опустошеніяхъ, производимыхъ Ибрагимомъ, и прибавилъ въ заключеніе: «Ибрагиму извѣстно содержаніе лондонскаго трактата. Если бы онъ былъ намѣренъ очистить Пелопонезъ и если бы Порта желала исполнить совѣты союзныхъ державъ для умиротворенія Греціи на основаніи принциповъ того же трактата, то не позволила бы Ибрагиму раззорять имѣнія, за которыя она должна получить вознагражденіе на основаніи этого трактата.»

ГЛАВА XIV.

Предположеніе лондонской конференціи блокировать войска Ибрагима-паши съ сухаго пути отрядомъ французскихъ войскъ, для перевозки коихъ предложить Франціи услуги англійскаго флота и русской эскадры подъ флагомъ контръ-адмирала Рикорда.—Письмо Поццо-ди-Борго къ Гейдену.—Отправленіе французскаго отряда въ Морею.—Переговоры союзныхъ державъ съ Мехметъ-Али-пашей о освобожденіи плѣнныхъ грековъ.—Депеши графъ Нессельроде къ Гейдену и графу Каподистрія.—Предположенія русскаго правительства относительно устройства греческаго монархическаго, нейтральнаго государства.

31 іюля (ст. ст.) князь Ливень писалъ графу Гейдену: «Такъ какъ морская блокада морейскихъ береговъ не заставила до сихъ поръ еще египетскія войска очистить Пелопонезъ и не общаетъ быть дѣйствительною до тѣхъ поръ, пока Ибрагимъ-паша будетъ находить тамъ средства къ продовольствію своей арміи, то лондонская конференція рѣшила установить блокаду и съ сухаго пути, а поэтому въ Грецію будетъ отправленъ отрядъ войскъ. Такъ какъ настоящія обстоятельства не позволяютъ Англии принять прямое участіе въ этой экспедиціи, а съ другой стороны, присутствіе русскихъ войскъ въ Пелопонезѣ можетъ быть причиною враждебныхъ столкновеній съ турками, чего необходимо избѣгнуть, то рѣшено, что Франція одна приметъ на себя эту экспедицію. Разумѣется, что Франція приметъ на себя эту обязанность отъ имени трехъ державъ. Въѣстѣ съ тѣмъ Франція обязалась удалить свои войска изъ Греціи, лишь только они произведутъ въ Пелопонезѣ ожидаемое отъ нихъ дѣйствіе, т. е. когда турко-египетскія войска совершенно очистить Пелопонезъ. Конференція, кромѣ того, постановила, что если Ибрагимъ-паша долженъ будетъ удалиться чрезъ сухопутную границу, командующій французскимъ экспедиціоннымъ корпусомъ поставитъ незначительный отрядъ у выхода изъ Коринфскаго перешейка, дабы преградить Ибрагиму обратный входъ на полуостровъ. Англійское прави-

тельство, сожалѣя, что не можетъ доставить часть своего войска для означенной экспедиціи, захотѣло однако содѣйствовать этому, на сколько то возможно, и вслѣдствіе этого предложило свои корабли французскому королю для облегченія перевоза въ Морею французскихъ войскъ. Съ нашей стороны, на случай, если число судовъ, которыя Англія отдастъ въ распоряженіе Тюльерійскаго кабинета, будетъ недостаточно для достиженія этой цѣли и дабы не отвлекать отъ настоящаго назначенія суда, состояція подъ начальствомъ вашимъ, мы сочли долгомъ предложить Франціи услуги русской эскадры, отправляющейся изъ Балтійскаго моря въ Средиземное подъ начальствомъ контръ-адмирала Рикорда, которая уже прошла Ламаншъ 17 іюля ст. ст.»

По поводу этой экспедиціи Поццо-ди-Борго писалъ 4 августа (ст. ст.) графу Гейдену: «Цѣль предпріятія состоитъ въ томъ, чтобы заставить Ибрагима-пашу покинуть Морею и облегчить ему всѣ средства къ тому, по взаимному соглашенію союзныхъ адмираловъ, съ условіемъ, что онъ воротится въ Египетъ и ни въ какомъ случаѣ не высадится въ Кандіи. Если онъ отвергнетъ это, генералъ Мэзонъ получилъ приказаніе принудить его къ тому силою съ общаго согласія начальниковъ союзныхъ эскадръ. Если Ибрагимъ-паша пожелаетъ оставить Пелопонезъ, не сдавая крѣпостей, а выразитъ намѣреніе передать ихъ туркамъ, занимавшимъ эти крѣпости во время его прибытія въ Грецію, предложеніе это должно быть принято. Но едва только онъ очиститъ крѣпости, генералъ Мэзонъ долженъ ихъ обложить экспедиціонными войсками и въ случаѣ, если турки отвергнутъ его предложенія о сдачѣ, французскія войска должны будутъ атаковать ихъ. По освобожденіи Мореи экспедиціонныя войска подождутъ дальнѣйшихъ приказаній и удержатся на это время отъ всякой попытки распространить военныя дѣйствія за Коринфскій перешеекъ».

Въ дополненіе къ прежнему своему письму, князь Ливень писалъ 9 августа (ст. ст.) графу Гейдену: «Ибрагимъ выразилъ, какъ вамъ безъ сомнѣнія извѣстно, свое желаніе покинуть Морею и объявилъ, что намѣренъ исполнить это лишь только получить изъ Египта необходимыя перевозочныя средства. Такъ какъ такое заявленіе съ его стороны, можетъ быть, только служить предло-

гомъ, чтобы выиграть время, а съ другой стороны его отецъ можетъ отдалить исполненіе этого намѣренія, отговариваясь недостаткомъ перевозочныхъ средствъ, то союзные кабинеты, принимая въ соображеніе, какъ важно для Греціи освободиться отъ этого опаснаго врага, и основываясь на повторенныхъ просьбахъ графа Каподистріи, постановили принять на себя этотъ перевозъ. По этому случаю конференція сочла необходимымъ снабдить трехъ адмираловъ спеціальными инструкціями, на основаніи коихъ вы обязываетесь также принять, съ согласія вашихъ товарищей, самыя скорыя мѣры для выполненія вышеозначенной мѣры. Египетская армія должна быть перевезена въ Александрію. Что касается до турецкихъ войскъ, находившихся въ греческихъ крѣпостяхъ до прибытія Ибрагима въ Грецію, такъ какъ имъ нельзя отправиться въ Александрію, то Смирна назначена мѣстомъ, куда они должны быть доставлены. Необходимо, чтобы они не могли быть высажены въ пунктѣ, ближайшемъ къ театру нашихъ военныхъ дѣйствій, дабы предотвратить всякую возможность ихъ участія въ войнѣ противъ насъ. Египетскій паша изъявилъ также намѣреніе освободить тѣхъ изъ греческихъ плѣнныхъ, которыхъ онъ заставляетъ работать въ арсеналѣ и въ другихъ казенныхъ заведеніяхъ, и число коихъ доходитъ до 600 человекъ. Но вмѣстѣ съ тѣмъ онъ проситъ, чтобы выдали ему какое нибудь число плѣнныхъ турокъ, дабы показать этимъ, что происходитъ взаимный размѣнъ военно-плѣнныхъ. Что касается до греческихъ плѣнныхъ, проданныхъ на александрійскомъ рынкѣ частнымъ лицамъ, увезшимъ ихъ во внутрь страны, онъ общалъ только свое посредничество для ускоренія ихъ выкупа. Французскій король предложилъ тогда принять на себя этотъ выкупъ. Однако, по мнѣнію англійскаго кабинета было условлено, что оба правительства будутъ продолжать свои домогательства при Мехметъ-Али-пашѣ, дабы добиться освобожденія всѣхъ плѣнныхъ христіанъ.

11 августа русскій генеральный консулъ въ Египтѣ г. Пеццони писалъ между прочимъ графу Гейдену, что 9 числа были отправлены англійскимъ консульствомъ изъ Александріи въ Грецію 90 плѣнныхъ грековъ; а 11 числа еще 100 человекъ, до того времени находившихся въ александрійской тюрьмѣ.

Въ концѣ августа союзные адмиралы получили изъ Лондона новыя инструкціи касательно доставленія Ибрагиму-пашѣ всевозможныхъ средствъ для скорѣйшаго его выѣзда изъ Морен. Въ этихъ инструкціяхъ, совершенно сходныхъ по содержанию съ вышеупомянутымъ письмомъ князя Ливена къ графу Гейдену отъ 9 августа, былъ притомъ означенъ способъ, который должны употребить союзные адмиралы для ускоренія очищенія Пелопонеза. Такъ какъ великія державы опасались, чтобы экипажи ихъ эскадръ не заразились чумой, свирѣпствовавшей тогда въ арміи Ибрагима, то союзнымъ адмираламъ предписывалось нанять какъ можно скорѣе всѣ свободныя купеческія суда, находившіяся тогда въ гаваняхъ Средиземнаго моря.

Въ подтвержденіе всѣхъ этихъ инструкцій графъ Гейденъ получилъ вскорѣ письмо отъ графа Нессельрода отъ 14 августа, гдѣ было изложено въ подробности все, что долженъ былъ исполнить русскій адмиралъ на основаніи Высочайшей воли. Въ этомъ письмѣ графу Гейдену предписывалось: 1) при исполненіи общихъ инструкцій, данныхъ всѣмъ тремъ адмираламъ, графъ Гейденъ долженъ былъ сохранять то же положеніе, какъ и прочіе его товарищи, какъ относительно турокъ, такъ и нейтральныхъ. 2) На основаніи этого принципа, графъ Гейденъ долженъ употреблять понудительныя средства противъ египетскихъ или турецкихъ кораблей только въ такомъ случаѣ, когда означенныя суда захотѣли бы нарушить установленную блокаду, или напасть, какъ то было въ Наваринѣ, на союзныя эскадры или же на одну изъ нихъ. 3) Въ случаѣ, если союзнымъ флотамъ пришлось бы предпринять какое либо рѣшительное дѣйствіе, въ родѣ наваринской битвы, графъ Гейденъ поступить немедленно подъ начальство старшаго въ чинѣ адмирала. 4) Въ отдѣльныхъ предпріятіяхъ, которыя могутъ быть поручаемы каждой эскадрѣ особенно, графъ Гейденъ обязывался поддерживать съ своими товарищами самое полное согласіе. 5) Такъ какъ взаимныя отношенія трехъ державъ самыя дружественныя, то русскому адмиралу поставляется въ обязанность поддерживать съ прочими союзными адмиралами самую искреннюю дружбу. 6) Такъ какъ морейская экспедиція предпринята французскимъ правительствомъ съ согласія Англіи и Россіи, то графъ Гейденъ обязывается

поддерживать наилучшія отношенія съ главнокомандующимъ французскимъ экспедиціоннымъ корпусомъ, графомъ де-Мэзономъ.

7) Въ случаѣ если содѣйствіе Императорской эскадры можетъ принести какую либо пользу высадкѣ французскихъ войскъ въ Морею или послѣдующимъ ихъ дѣйствіямъ, адмиралъ Гейденъ долженъ помогать всѣми зависящими отъ него мѣрами эскадрѣ и войску короля Франціи. 8) Графъ Гейденъ долженъ оказывать грекамъ по прежнему всякую помощь, отъ него зависящую. Такъ какъ Франція послала грекамъ военные снаряды и субсидіи еще до отправленія въ Морею своего войска, то Россія не желаетъ ни въ чемъ отставать отъ своихъ союзниковъ.

Нѣсколько далѣе въ этой депешѣ сказано: «Государь далъ вамъ право сложить съ себя характеръ командира воюющей эскадры, въ случаѣ общихъ дѣйствій, предпринятыхъ тремя эскадрами, на основаніи послѣднихъ инструкцій лондонской конференціи. При исполненіи этого предписанія вы, однако, должны соблюдать нѣкоторыя исключенія, на которыя мы обращаемъ теперь вниманіе сенъ-джемскаго и тюльерійскаго кабинетовъ.

1) Недостаточно, чтобы мы оставались нейтральными въ нѣкоторыхъ случаяхъ, но необходимо, чтобы и турки дѣйствовали точно также относительно насъ. Подобное ручательство намъ однако будетъ весьма трудно допустить, ибо можетъ случиться, что или какое нибудь русское судно подвергнется открытому нападенію, или же вамъ придется увидѣть вблизи себя нѣсколько турецкихъ судовъ, маневрирующихъ съ дурно скрываемою цѣлью атаковать васъ. Въ такомъ случаѣ нѣтъ никакого сомнѣнія, что какъ ваше сіятельство, такъ и всякій изъ подчиненныхъ вамъ офицеровъ будетъ поставленъ въ необходимость прибѣгнуть къ силѣ оружія. 2) Можетъ также случиться, что упрямство султана продлитъ его борьбу съ нами, не смотря на побѣды, одержанныя нашими войсками надъ турками. Въ такомъ случаѣ необходимо будетъ направить достаточныя морскія силы къ Дарданеламъ. Мы тѣмъ болѣе въ правѣ сохранить за собою это изъятіе, что единственною цѣлью морскихъ предпріятій будетъ ускореніе заключенія мира, составляющаго единственный предметъ стремленій какъ Его Императорскаго Величества, такъ и его союзниковъ. Въ случаѣ приведенія въ исполненіе вышеозна-

ченныхъ предпріятій, онѣ будутъ поручены вамъ. 3) Весьма вѣроятно, что при полученіи извѣстія о прибытіи французскихъ войскъ, Ибрагимъ-паша не захочетъ болѣе оставаться въ Моретъ. По очищеніи Пелопонеза онъ непремѣнно долженъ возвратиться въ Египетъ; ни подъ какимъ предлогомъ нельзя дозволить ему высадиться въ другой какой либо части Турецкой имперіи или въ Кандіи; ибо въ противномъ случаѣ онъ можетъ соединиться съ войсками, дѣйствующими противъ насъ. Что касается до острова Кандіи, мы замѣтимъ *сначала*, что, хотя онъ не поименованъ въ разграниченіи, начертанномъ 4 сентября 1827 г. константинопольской конференціей, тѣмъ не менѣе онъ не исключенъ оттуда; притомъ греки сражаются въ одной части этого острова, слѣдовательно присутствіе Ибрагима-паши возбудитъ тамъ новую рѣзню, что будетъ явно противорѣчитьъ духу и буквѣ трактата 6 іюля. Съ острова Кандіи Ибрагимъ-паша будетъ угрожать всему Архипелагу, а также и берегамъ Пелопонеза; онъ даже будетъ въ состояніи предпринять оттуда новыя экспедиціи, которыя надобно предупредить разъ на всегда. *Наконецъ*, египтяне не владѣли островомъ Кандіей до прибытія въ Моретъ въ 1824 и 1825 годахъ. Поэтому нѣтъ никакого повода, позволяющаго имъ завладѣть этимъ островомъ теперь. На основаніи этого вы должны условиться съ англійскимъ и французскимъ адмиралами о необходимости объявить Ибрагиму-пашѣ, что если онъ предполагаетъ отправиться изъ Пелопонеза на этотъ островъ, или въ другое какое либо мѣсто кромѣ Египта, онъ принудитъ союзниковъ протестовать противъ такого намѣренія и даже воспрепятствовать этому силою оружія».

Въ тотъ же день (14 августа) графъ Нессельродъ отправилъ графу Гейдену особое конфиденціальное письмо, гдѣ между прочимъ сказано: *«Намъ кажется необходимымъ, чтобы греки воспользовались въгодами, которыя имъ представляетъ французская экспедиція въ Моретъ и протекающее оттого освобожденіе всего Пелопонеза, чтобы распространить свои границы на западъ, востокъ, сѣверъ и въ Архипелагъ на столько, сколько имъ это необходимо для образованія прочнаго и крѣпкаго юсударства. Въмѣстѣ съ этимъ мы сообщаемъ графу Каподистрія совѣты Государя и надѣемся, что онъ найдетъ средство привести ихъ въ исполненіе. Если онъ предприметъ теперь*

экспедиціи противъ Эвбеи, Кандіи, къ сторонѣ залива Арты и въ восточной Греціи, Государь желаетъ: 1) чтобы часть нашего флота, остающагося въ Архипелагѣ, поддержала грековъ и помогла имъ, или блокируя согласно лондонскимъ инструкціямъ, крѣпости, коими захотятъ завладѣть греки (какъ то: Негропонтъ, Афины, Миссолонги, или Канею), или оказывая всякое пособіе президенту Греціи, не теряя, однакожъ, изъ вида, что въ положеніи, въ которое мы поставлены деклараціей князя Ливена и пока будутъ въ силѣ принятые имъ принципы, мы не должны явно расходиться съ союзниками, т. е. можемъ помогать грекамъ, не нападая, однакожъ, *открыто* на турокъ. 2) Государь сознаетъ, что онъ теперь возлагаетъ на васъ и на свой флотъ трудныя и весьма сложныя обязанности, но онъ разчитываетъ на васъ и свой флотъ. 3) Крайне необходимо, чтобы вы ничего не уступили вашимъ товарищамъ касательно отъѣзда Ибрагима въ Египетъ. Вы можете объявить имъ, что необходимо принудить его отправиться, подъ конвоемъ, въ Александрію со всѣми своими войсками. 4) Если вы сочтете *необходимымъ* установить дѣйствительную блокаду у Дарданеллъ и занять островъ Тенедось или Лемность, вамъ разрѣшается привести это въ исполненіе, причемъ вы должны объявить прочимъ адмираламъ, что занятіе это не будетъ постояннымъ и имѣетъ цѣлью только облегчить исполненіе предпріятій, возложенныхъ на императорскій флотъ.»

Выше упомянуто о конфиденціальной депешѣ графа Нессельрода къ графу Конопидстрія. Въ ней, между прочимъ, въ слѣдующихъ словахъ описана политика главныхъ европейскихъ государствъ относительно Греціи:

«*Пруссія.* Берлинскій дворъ, по прежнему дружественный къ Россіи, не измѣняетъ своего положенія относительно поддерживаемаго нами дѣла и придерживается тѣхъ же принциповъ, заявленіе коихъ было намъ столь полезно нѣсколько мѣсяцевъ тому назадъ.

«*Австрія.* Она также не измѣнила своей политической системы; по видимому она клонится къ миру. Но ея дѣйствія внутри государства болѣе чѣмъ подозрительны; она не перестаетъ вооружаться; наборы слѣдуютъ за наборами; пѣхота почти вся укомплектована, кавалерія ремонтируется довольно медленно; артиллерія и перевозочная часть пока безъ лошадей, а казна безъ

достаточныхъ средствъ. Внѣшняя политика Австріи, основанная на прежнихъ тенденціяхъ, возбуждаетъ опасенія насчетъ нашихъ намѣреній; она интригуетъ въ Лондонѣ, старается вступить въ дружескія отношенія съ Англіей, и хлопочетъ въ особенности покончить дѣла Греціи соглашеніемъ, которое представляло бы нѣчто въ родѣ трактата 6 іюля, дабы отдѣлить отъ насъ Англію и Францію и потомъ помощью первой пріостановить наши дѣйствія противъ Порты. Мы, однако, наблюдаемъ за нею; ея успѣхи въ военномъ устройствѣ намъ извѣстны, ея интриги намъ очевидны и едва только мы увидимъ, что она составляетъ враждебныя намъ комбинаціи, мы обратимся къ ней съ такой рѣчью, что безъ сомнѣнія заставимъ ее воздержаться.

«Франція. Наши отношенія къ тюльерійскому кабинету становятся болѣе дружественными.»—Здѣсь говорится подробно о сочувствіи тогдашняго французскаго министерства къ политикѣ Россіи.

Англія. Выставивъ сначала всѣ колебанія сенъ-джемскаго кабинета по полученіи извѣстія о войнѣ между Россіей и Турціей, графъ Нессельродъ излагаетъ далѣе переворотъ, совершившійся въ политикѣ Англіи. Въмѣсто того, чтобы дѣйствовать, какъ прежде, согласно трактату 6 іюля, сенъ-джемскій кабинетъ сталъ явно высказывать свое недовѣріе къ Россіи и опасенія насчетъ послѣдствій, могущихъ произойти отъ войны Россіи съ Портой. Слѣдствіемъ такой политики были послѣднія инструкціи лондонской конференціи. Показавъ всю недѣйствительность этихъ инструкцій, графъ Нессельродъ продолжаетъ: «Мы не могли льстить себя, что подобныя рѣшенія приведутъ къ желаемымъ результатамъ; можетъ-быть даже мы бы должны были опасаться, что, согласясь на перемиріе, Порта пріостановитъ наши и ваши усилія къ упроченію вашего отечества; но, чувствуя нужду во времени для нашей войны, мы были-бы не прочь увидѣть снова соединеніе Англіи съ Россіей.» Въ то время, какъ по словамъ графа Нессельрода Англія была снова въ нерѣшительности касательно своихъ дальнѣйшихъ дѣйствій, случилось событіе, давшее политикѣ союзныхъ державъ довольно странное направленіе. Событіе это—французская экспедиція въ Морею.

«Болѣе неожиданныхъ и рѣзкихъ противорѣчій»—говоритъ графъ Нессельродъ—«не представлялось еще въ поведеніи ни одного правительства. Съ одной стороны, оно (т. е. англійское правительство)

успокоиваетъ турокъ публичными объявленіями въ дружелюбіи и внушаетъ имъ даже нагубное довѣріе; съ другой стороны оно соглашается, чтобы ихъ изгнали изъ старинныхъ владѣній ихъ. Съ одной стороны оно желаетъ, чтобы союзныя эскадры сохраняли строжайшій нейтралитетъ и чтобы мы отказались отъ права воюющей державы; а съ другой оно соглашается, чтобы армія союзной державы дѣйствовала энергически. Съ одной стороны оно предлагаетъ конференціи перемиріе, посылаетъ полномочныхъ и снимаетъ блокаду, а съ другой оно предлагаетъ транспортныя суда для войскъ, неимѣющихъ другой цѣли, какъ только завладѣть тѣми крѣпостями, коимъ оно доставляло прежде средства къ продовольствію. Трудно объяснить себѣ подобное поведение, и еще труднѣе было принаровить къ нему инструкціи, которыя надобно отправить полномочнымъ, адмираламъ и агентамъ Его Величества. На основаніи этого Государь отправилъ слѣдующія инструкціи своимъ агентамъ въ Парижъ и Лондонъ, а также г. Рибопьеру и графу Булгари.

1) Не будучи увѣрено въ возможности окончить въ нынѣшнемъ году войну съ Турціей, русское правительство считаетъ нужнымъ пощадить недовѣріе Англіи и не возбудить открытаго разрыва между обоими кабинетами. На основаніи этого князь Ливень будетъ уполномоченъ выразить великобританскому кабинету удовольствіе императорскаго правительства по случаю возобновленія лондонскихъ конференцій. Въ то же время онъ выставитъ сенъ-джемскому кабинету причины, которыя могутъ заставить русскій флотъ въ Средиземномъ морѣ сохранять иногда право воюющаго флота. 2) Союзъ съ Франціей будетъ скрѣпленъ болѣе дружественнымъ образомъ. 3) Такъ какъ уже известно, что греческія силы не въ состояніи изгнать Ибрагима изъ Мореи, то Императоръ желалъ-бы; чтобы греки приняли французскій экспедиціонный корпусъ съ полнымъ довѣріемъ. Русское правительство при этомъ ручается, что французы ни въ какомъ случаѣ не останутся въ Греціи по исполненіи ими своихъ обязанностей, т. е. по очищеніи Пелопонеза отъ турокъ вообще. 4) Такъ какъ Греція будетъ обезпечена со стороны Пелопонеза, то Императоръ желалъ бы, чтобы греческое правительство обратило все свое вниманіе на расширеніе своихъ нынѣшнихъ границъ. Поэтому не мѣшало бы греческимъ силамъ произвести нападеніе на крѣпости, лежащія въ Атикѣ и съ-

верной Греціи. Въ случаѣ даже невозможности овладѣть этими крѣпостями, греки должны постараться занять какъ можно болѣе областей, чтобы по окончательномъ разграниченіи, они могли опереться на принципъ *uti-possidetis* и выговорить себѣ возможно большую территорію. 5) Князь Ливень и графъ Поццоди-Борго объяснять сенъ-джемскому и тюльерійскому кабинетамъ причины, по которымъ нельзя дозволить Ибрагиму-пашѣ высадиться въ Кандіи, или въ какомъ-либо другомъ пунктѣ Турціи. (Причины эти изложены въ депешѣ графа Нессельрода къ Гейдену отъ 14 августа; см. выше). «6) Мы, можетъ быть, ошибаемся» — сказано далѣе, — «но намъ кажется, что согласясь на французскую экспедицію, сенъ-джемскій кабинетъ отдастъ, можетъ быть невольнымъ образомъ, рѣшеніе будущности Греціи въ руки Франціи и Россіи. Слабое во внѣшней политикѣ, что обнаружилось въ португальскихъ дѣлахъ, угрожаемое внутри положеніемъ Ирландіи, находящееся въ постоянномъ противорѣчій съ своими прежними требованіями, англійское правительство, кажется, не въ состояніи теперь воздвигнуть серьезныя преграды противъ проэктвъ, истекающихъ изъ союза Франціи съ Россіей, поддерживаемой дружбою Пруссіи. Эта увѣренность будетъ тѣмъ болѣе дѣйствительною, когда вышеупомянутые проэкты примѣнятся къ Греціи и когда генераль Мэзонъ освободитъ Пелопонезъ. На этомъ основаніи Государь поручаетъ графу Поццоди-Борго поговорить конфиденціально съ г. Дела-Ферронэ и убѣдить его по возможности принять наши предложенія, изложенныя въ депешѣ 5-го іюля къ вашему сіятельству, касательно увеличенія греческой территоріи, присоединенія къ ней острововъ, а также касательно торговыхъ привилегій для грековъ, налога, вознагражденія, образа будущаго правленія Греціи, и выгодъ, которыми оно будетъ пользоваться по своей независимости и по примѣненію къ ней монархическихъ формъ; наконецъ, касательно очевидной необходимости образовать въ Греціи государство, могущее держаться своими собственными силами; развѣ только захотятъ сдѣлать изъ этой страны вѣчный предлогъ раздоровъ и войнъ съ Турціей. Если г. Дела-Ферронэ раздѣляетъ наши виды, нѣтъ сомнѣнія, что будетъ весьма легко заставить и Англію принять ихъ. Сенъ-джемскій кабинетъ почувствуетъ, что эти предложенія, поддерживаемыя русскимъ и французскимъ оружіемъ, должны наконецъ восторжествовать. Вы также можете

содѣйствовать намъ, поддерживая дружественныя сношенія съ сэромъ Стратфордомъ Каннингомъ. Этотъ посоль выѣхалъ изъ Лондона съ намѣреніемъ придать блескъ своему дипломатическому имени возстановленіемъ Греціи, а не образованіемъ изъ нея *призрачнаго государства*. Можно надѣяться, что послѣ столь торжественнаго объявленія, онъ оцѣнитъ доводы, изложенные вами въ меморандумѣ и въ пяти предварительныхъ статьяхъ, прибавленныхъ къ депешамъ 50-го мая. Одно изъ сильнѣйшихъ средствъ, коими можно добиться содѣйствія сэра Каннинга, это—доказать ему, что Греція въ такомъ видѣ, какъ мы желаемъ ее возстановить, представить своей силой и своей независимостью менѣе средствъ къ преобладанію Россіи и менѣе поводовъ къ раздорамъ между Россіей и Портой, а слѣдовательно менѣе предлоговъ къ увеличенію нашего могущества на востокѣ. Государь, впрочемъ, всегда того мнѣнія, что въ вопросѣ такой важности, какъ границы государства, лучше было бы, чтобы греки пожертвовали частью своихъ притязаній на сѣверѣ и доведя свои сѣверныя границы отъ острова Санта-Мавра до Фермопильскихъ тѣсинъ, и уступивъ островъ Лемносъ, взамѣнъ сей уступки добились полученія Кандіи и Эвбеи со всеми островами, означенными въ нашей депешѣ 5-го іюля.

7) Инструкціи для гг. Рибопьера и Булгари останутся безъ измѣненія. Первый не приметъ никакого почина въ переговорахъ, хотя бы турецкіе полномочные въ нихъ участвовали, или же Порта отказалась бы прислать своихъ повѣренныхъ. Всѣ переговоры будутъ ведены графомъ Булгари. 8) Намъ, впрочемъ, кажется сомнительнымъ, чтобы Порта согласилась прислать своихъ полномочныхъ. Можетъ быть даже, замѣтивъ, что съ одной стороны ее увѣряютъ въ своемъ мирномъ настроеніи, а съ другой вторгаются въ ея территорію, Порта увидитъ себя въ необходимости начать открытую войну съ Франціей и въ правѣ высказать негодованіе, подобное тому, какое ей причинила наваринская битва. Однако, если сверхъ всякаго чаянія она уступить, согласится на перемиріе съ греками и на мирные переговоры на какомъ нибудь пунктѣ, который по этому случаю будетъ объявленъ нейтральнымъ, тогда предстоитъ важный вопросъ: останавливать-ли попытки Порты дѣйствія французской арміи. Мы полагаемъ, что этого нельзя допустить, потому что въ лондонской конференціи не сказано ничего объ этомъ и притомъ

всѣми единодушно признана необходимость совершеннаго очищенія Морей египетскими войсками и турками. Съ другой стороны, такъ какъ перемиріе будетъ, безъ сомнѣнія, обязательно и для грековъ, необходимо, чтобы вы ускорили отправленіе упомянутой нами выше экспедицій. 9) Если турки откажутся вести переговоры съ русскимъ полномочнымъ, вслѣдствіе-ли войны или будущей блокады Дарданеллъ, г. Рибопьеръ, на основаніи прежнихъ предписаній, будетъ протестовать противъ всякаго переговоровъ, въ коемъ онъ не приметъ участія.

Въ заключеніе графъ Нессельродъ писалъ: «въ тайной депешѣ, отправленной нами къ князю Ливену и графу Поццо-ди-Борго, мы высказали наше мнѣніе,—образовать изъ Греціи государство нейтральное навсегда, для всѣхъ войнъ, которыя могли-бы вспыхнуть въ Европѣ и даже между Россіей и Турешкой имперіей. Подобное условіе, обезпечивая за греками совершенную свободу торговли, послужить, можетъ быть, къ успокоенію завистливыхъ опасеній лондонскаго кабинета, и докажетъ ему, что мы не ищемъ для себя союзниковъ противъ Порты».

ГЛАВА XV.

Предварительныя инструкціи о блокадѣ Дарданеллъ.—Дѣйствія Черноморскаго флота противъ турокъ.—Взаимныя отношенія европейскихъ державъ.—Удаленіе египетскихъ и турецкихъ войскъ изъ Пелопонеза.—Событія на островѣ Кандіи и ихъ послѣдствія.—Графъ Гейденъ отказывается поддерживать кандіотовъ и блокировать этотъ островъ, вопреки желаніямъ Каподистріи и русскаго кабинета.

14 августа (ст. ст.) графъ Нессельродъ отправилъ къ Гейдену секретную депешу, въ которой, повторивъ вкратцѣ содержаніе упомянутаго въ предыдущей главѣ письма къ графу Каподистрію, предписывалъ графу Гейдену, по прибытіи изъ Балтійскаго моря русской эскадры подъ флагомъ контръ-адмирала Рикорда, назначить отрядъ судовъ для блокированія Дарданельскаго пролива и начальство надъ этимъ отрядомъ поручить, по своему усмотрѣнію, или тому же контръ-адмиралу Рикорду, или контръ-адмиралу Лазареву. «Мы можемъ только требовать,—сказано за тѣмъ въ депешѣ,—отъ нейтральныхъ державъ, на основаніи правилъ морскаго нейтралитета, чтобы онѣ не доставляли туркамъ предметовъ, извѣстныхъ подъ именемъ военной контрабанды; но въ число этихъ предметовъ обычай не включаетъ съѣстныхъ припасовъ. Впрочемъ, если я не ошибаюсь, мы можемъ требовать и прекращенія подвоза провизіи, сославшись на торговый трактатъ, заключенный между Англіей и Швеціей, (*) хотя, съ другой стороны, прекращеніе подвоза съѣстныхъ припасовъ къ Константинополю можетъ вызвать серьезные споры, въ которыхъ международное право будетъ не на нашей сторонѣ. Мы можемъ, однакожъ опереться, кромѣ упомянутаго трактата, на положительныя и обычныя правила морскаго нейтралитета, налагающія на нашихъ союзниковъ обязанность уважать всякую, дѣйствительную блокаду и обезпечивающія за устанавливающей оную державой законное право противиться, силою оружія, всякой попыткѣ, цѣль которой состояла бы въ нарушеніи этого

(*) 21 окт. 1861 и подтвержденный 18 февраля 1866 г.

права. Поэтому, когда къ вамъ присоединится эскадра контръ-адмирала Рикорда, но не ранѣе, вы выберете, для блокированія Дарданеллъ, такое число годныхъ для сего судовъ, которое будетъ въ состояніи разбить турецкій флотъ, если бы онъ рѣшился заставить насъ снять блокаду и за тѣмъ объявите слѣдующее:

- 1) вашимъ товарищамъ: что вы получили приказаніе объявить и содержать въ блокадномъ состояніи Дарданеллы и Константинополь; что вы поставите для этого предъ Дарданеллами эскадру изъ такого-то числа судовъ, подъ начальствомъ такого-то офицера; что съ другой стороны черноморскій флотъ нашъ блокируетъ Босфоръ, и что эта мѣра, вынужденная прискорбнымъ упорствомъ султана, имѣетъ цѣлю склонить его къ миру;
- 2) командирамъ всѣхъ европейскихъ эскадръ въ Архипелагѣ, а равно ихъ агентамъ и консуламъ на Востокѣ, вы также объявите о блокадѣ Дарданеллъ и Константинополя съ предвареніемъ, что, имѣя въ виду склонить султана къ миру посредствомъ наказанія голодомъ его столицы, всякій подвозъ къ ней, не только военной контрабанды, но и провизіи, строго запрещается;
- 3) къ означеннымъ объявленіямъ вы присовокупите, что всякій корабль, подъ какимъ бы онъ ни былъ флагомъ, который попытается нарушить блокаду Дарданеллъ, подвергнется всей строгости военныхъ законовъ; что, при всемъ томъ, Государь, вѣрный своему обѣщанію—какъ можно менѣе препятствовать нейтральной торговлѣ, даетъ вамъ право дозволить, во-первыхъ: выходъ судовъ изъ Константинополя въ Европу, если только на нихъ нѣтъ войскъ, военной аммуниціи и снарядовъ, а также съѣстныхъ припасовъ для тѣхъ мѣстъ, къ которымъ три союзныя державы рѣшились примѣнить трактатъ 6 іюля; во-вторыхъ, входъ въ Дарданеллы и Константинополь всѣмъ нейтральнымъ судамъ, которыя подчиняются осмотру и не везутъ ни военной контрабанды, ни какого либо предмета, могущаго служить къ продовольствію столицы Турецкой имперіи. Начальнику блокадной эскадры вы дадите инструкцію слѣдующаго содержанія: принять по возможности самыя дѣйствительныя мѣры для воспрепятствованія провоза чрезъ Дарданеллы съѣстныхъ припасовъ не только на судахъ дальняго плаванія, но и на каботажныхъ; заботиться въ особенности, чтобы ни одно изъ судовъ, зафрахтованныхъ Турціей, въ какомъ либо портѣ Египта, не могло войти въ Константинополь, такъ какъ Египетъ—единственная страна, откуда этотъ городъ можетъ по-

лучать теперь провизію; суда, подчинившіяся осмотру, осматривать съ соблюденіемъ наибольшей вѣжливости и безъ малѣйшихъ стѣсненій, неупуская, однако, изъ виду необходимыхъ предосторожностей, дабы осмотръ достигалъ своей цѣли; не допускать въ Дарданеллы судовъ, противящихся осмотру, и отдалять ихъ пушечными выстрѣлами, въ случаѣ, если таковыя суда рѣшатся нарушить блокаду; поддерживать пріязненныя отношенія съ англійскими и французскими военными судами и ихъ командирами, которые блокировали бы Дарданеллы съ другою цѣлю, на основаніи инструкцій лондонской конференціи; имѣть въ виду, въ случаѣ столкновенія съ турецкимъ флотомъ, что наша эскадра должна поддержать предъ англійскимъ и французскимъ флотами славу и честь русскаго флага. При этомъ Государь считаетъ нужнымъ присовокупить, что если вы сочтете необходимымъ принять лично на себя начальство надъ дарданельской блокадой, то эскадра въ водахъ Мореи должна быть поручена или контръ-адмиралу Лазареву, или контръ-адмиралу Рикорду.»

Приготовляясь такимъ образомъ къ рѣшенію весьма трудной въ морскомъ отношеніи задачи: блокадѣ Дарданеллъ въ зимнее время, и устранивъ искусными дипломатическими дѣйствіями политическія затрудненія въ этомъ вопросѣ, русское правительство въ то же время энергически дѣйствовало своими морскими силами со стороны Чернаго моря. Такъ 26 и 27 іюля капитанъ Мелиховъ, начальникъ штаба главнаго командира черноморскаго флота,—адмирала Грейга, имѣя въ своемъ распоряженіи вооруженныя шлюпки, завладѣлъ турецкой флотиліею предъ Варною, а 18 августа, 2 фрегата, 1 шлюпъ и катеръ подъ командою капитана Критскаго взорвали турецкій арсеналь и разрушили батареи въ Исадѣ, близъ Бургаса.

Французское правительство, съ своей стороны, отправило въ Грецію экспедиціонный корпусъ подъ начальствомъ генерала Мэзона, который 19 августа (ст. ст.) высадился въ Петалидѣ (въ Коронскомъ заливѣ). Изъ свѣдѣній получаемыхъ изъ Парижа отъ корреспондента александрійскаго купца и сообщаемыхъ имъ нашему консулу въ Египтѣ г-ну Пеццони, оказывалось, что «Франція, вообще сближающаяся съ Россіей и Пруссіей (между тѣмъ какъ Англія и Австрія отдалялись отъ нихъ), предполагала двинуть пятьдесятъ тысячъ войска къ савойскимъ границамъ для

вторженія къ Савойю и Піемонтъ, а Великій Князь Константинъ Павловичъ придвинетъ сто пятьдесятъ тысячъ войска (изъ коихъ 45 тысячъ польскихъ войскъ) къ границѣ Галиціи». Это движеніе, по словамъ того же парижскаго корреспондента, вызвано особыми видами Австріи на Италію, коимъ Франція и Россія желаютъ постановить положительныя и фактическія препятствія. Австрія быстро вооружается, надѣясь на содѣйствіе Англіи. По трактату, заключенному между сими державами, писалъ тотъ же корреспондентъ, первая изъ нихъ пошлетъ сто-тысячную армію къ границамъ Галиціи и покрайней мѣрѣ столько же къ Нижнему Дунаю, а Англія поможетъ ей деньгами (субсидією въ 58 000 000 гульденовъ). Впрочемъ, Франція не прочь сблизиться съ Англіей относительно итальянскихъ дѣлъ, и это сближеніе облегчитъ исходъ восточнаго вопроса».

Дѣйствія Австріи относительно Россіи и Греціи по прежнему были таинственно-враждебны, и тотъ же г. Пеццони увѣдомилъ гр. Гейдена (отъ 20 августа ст. ст.), что шкипера австрійскихъ коммерческихъ судовъ должны были дать подписку въ томъ, что подъ опасеніемъ штрафа въ десять тысячъ піастровъ они не будутъ принимать на свои суда никакого груза отъ русскаго правительства. Описывая политику Австріи, агентъ египетскаго купца (въ письмѣ отъ 6/18 іюня), приводитъ между прочимъ слѣдующія замѣчательныя слова князя Меттерниха сказанныя имъ одному заслуживающему полнаго довѣрія лицу, бывшему за три недѣли передъ тѣмъ въ Вѣнѣ, и удержанныя этимъ лицомъ въ своей памяти почти буквально: «рѣшеніе великаго вопроса относительно борьбы, происходящей въ настоящее время въ Европѣ между абсолютизмомъ и либерализмомъ, зависитъ отъ направленія, которое теперь приметъ Франція. Если намъ удастся повенному установить неограниченную монархію во Франціи, то весь континентъ подвергнется тому же безъ исключенія. Есть лица, полагающія, что по исполненіи этого плана во Франціи, остается еще Англія, которая можетъ создать преграды къ водворенію абсолютной власти на всемъ континентѣ Европы. Въ этомъ они ошибаются. Они упускаютъ изъ виду, во 1-хъ, что Англія—островъ, безопасный для континента, если только сей послѣдній не будетъ оспаривать у Англіи ни ея преобладанія на морѣ, ни ея колоніальныхъ владѣній; во 2-хъ, что Англія всегда готова продать свои либеральныя попытки за коммерческіе трактаты и

выгоды. Но если, къ несчастію, либерализмъ прочно утвердился во Франціи, и если надобно будетъ отказаться отъ всякой надежды уничтожить его, то нельзя болѣе колебаться: необходимо, чтобъ на всемъ континентѣ каждое правительство, вопреки правъ, желаній и приличій, немедленно вступило въ соглашеніе съ господствующимъ мнѣніемъ просвѣщенныхъ классовъ своей страны».

Возвращаясь къ событіямъ на Пелопонезѣ, мы должны начать съ того, что 26 августа (ст. ст.) на англійскомъ кораблѣ Азія союзные адмиралы заключили съ уполномоченнымъ Ибрагима-паши, Баки-Эфенди, и его драгоманомъ, подробныя условія о порядкѣ очищенія этого полуострова египетскими войсками. Главныя пункты сего условія суть слѣдующія: 1) во вторникъ 28 августа египетскія войска начнутъ амбаркацію на суда, съ лошадьми и багажемъ; 2) по неизмѣннѣю никакихъ средствъ для продовольствія египетскихъ войскъ, Ибрагиму дозволяется получить изъ Занте отъ пятисотъ до шестисотъ арбъ ячменя изъ складовъ, находящихся на этомъ островѣ; 3) такъ какъ нѣтъ возможности, по недостатку въ судахъ, перевезти за-разъ и одновременно всѣ войска Ибрагима паши, находящіяся въ Пелопонезѣ, то для остающихся тамъ, въ ожиданіи прибытія эскадры изъ Египта, дозволяется взять провизію съ одного или нѣсколькихъ судовъ, находящихся въ настоящее время въ распоряженіи Ибрагима; 4) дозволяется ему послать свои суда за больными оставленными имъ (въ числѣ 500—400 человекъ) въ Патрасѣ, но съ тѣмъ, чтобы суда эти ни подъ какимъ предлогомъ не свозили съѣстныхъ припасовъ на берегъ; 5) посадка войскъ на суда будетъ произведена въ Наваринѣ, причемъ офицеры союзныхъ флотовъ съ помощію переводчиковъ будутъ лично наблюдать, чтобы никто изъ плѣнныхъ грековъ всякаго возраста и обоего пола не былъ вывезенъ изъ Пелопонеза; 6) амбаркація можетъ быть отложена только вслѣдствіе бурной погоды; 7) кромѣ провіанта, означеннаго во 2-мъ пунктѣ сего условія, никакая другая провизія не можетъ быть вывезена на берегъ.

Согласно этому условію, войска Ибрагима-паши начали садиться на суда 28 августа; но вопреки 5 пункту (писалъ ст. совѣт. Катакази графу Гейдену отъ 31 авг.), «греческія женщины, дѣвицы и дѣти отъ 6 до 15 лѣтъ, были приведены къ берегу (между колоннами египетскихъ войскъ), своими владѣтелями, ни на минуту не упускавшими ихъ отъ себя. Офицеръ,

назначенный союзными адмиралами для воспрепятствованія увоза этихъ несчастныхъ, спрашивалъ ихъ, по очереди: желаютъ ли они послѣдовать за своимъ господиномъ? и получивъ положительный отвѣтъ, разрѣшалъ имъ переѣзжать на суда. Изъ числа 61 женщинъ, опрошенныхъ такимъ образомъ третьяго дня, только четыре осмѣлились объявить, что предпочитаютъ остаться на родинѣ. Остальныя явно находились подъ вліяніемъ страха и обольщенія. Это подтверждается случаемъ, бывшимъ на египетскомъ корветѣ, взятомъ нами при Мефонѣ (см. выше). Офицеры, которымъ поручено было осмотрѣть этотъ корветъ и освободить христіанскихъ невольниковъ, едва могли отыскать ихъ въ трюмѣ корвета и изъ бывшихъ тамъ 9—10 дѣтей, сначала никто не признался, что исповѣдуетъ христіанскую вѣру, и только впоследствии, потерявъ арабовъ изъ виду, они объявили, что отреклись отъ своей вѣры изъ опасенія быть зарѣзанными или брошенными въ море. Медикъ нашего фрегата, осмотрѣвши этихъ дѣтей, донесъ, что нѣкоторые изъ нихъ изуродованы, и капитанъ турецкаго фрегата впоследствии откровенно объяснилъ цѣль этой ужасной операціи.» Впрочемъ, изъ письма союзныхъ адмираловъ къ графу Каподистріи видно, что они не очень беспокоились злоупотребленіями, происходившими при освобожденіи плѣнныхъ грековъ. «Вашему сіятельству извѣстно,—писали адмиралы,—что французскіе и англійскіе консулы получили отъ своихъ правительствъ приказаніе выкупить тѣхъ невольниковъ, о существованіи которыхъ получены извѣстія; но при этомъ представляются иногда затрудненія, ибо сами невольники не всегда желаютъ воспользоваться благодѣяніями союзныхъ государей. Мы сами имѣли случай лично въ этомъ удостовѣриться и полагаемъ, что наше свидѣтельство послужитъ достаточнымъ отвѣтомъ на преувеличенныя по этому предмету публикаціи, если они появятся».

По отправленіи перваго конвоя съ войскомъ Ибрагима-пашы изъ Пелопонеза въ Египетъ, адмиралъ Де-Риньи писалъ Ибрагиму ($\frac{4}{10}$ сент): «Необходимо очистить Пелопонезъ какъ можно скорѣе: генераль Мэзонъ займетъ позицію подлѣ мельницы, и потому прикажите вашему отряду удалиться къ Мефону. Съ цѣлью помочь вамъ въ перевозкѣ вашихъ войскъ мы предлагаемъ вамъ три транспорта, которыхъ ожидаемъ сегодня или завтра. На нихъ можно посадить два полка. Если вы откажетесь отъ этого предложенія, мы принуждены будемъ объявить вамъ, что

приостановимъ выдачу съѣстныхъ припасовъ, ибо не видимъ основательнаго повода къ замедленію въ перевозкѣ войскъ, когда для сего имѣются средства».

12 сент. (ст. ст.) графъ Гейденъ увѣдомлялъ графа Нессельрода, что турецкіе гарнизоны, долженствующіе занять Мефонъ, Наваринъ и Коронъ, отказываются остаться тамъ послѣ отъѣзда египетской арміи, и Ибрагимъ-паша предложилъ генералу Мэзону занять эти укрѣпленія.

14/26 сентября въ Наваринѣ подписанъ слѣдующій протоколъ конференціи между тремя адмиралами и Ибрагимомъ: 1) вслѣдствіе отправленія до сихъ поръ въ Египетъ только муловъ, багажа и отдѣльныхъ лицъ, повидимому непринадлежащихъ къ составу египетской арміи, союзные адмиралы вынуждены положительно объявить, что, имѣя транспортныя средства для перевоза девяти тысячъ солдатъ и двухъ сотъ лошадей, Ибрагимъ-паша долженъ немедленно посадить на суда пять полковъ и начать это сегодня же, послѣ полудня; 2) перевозъ муловъ и багажа будетъ допущенъ только послѣ посадки на суда всѣхъ войскъ, упомянутыхъ выше; 3) изъ лошадей будетъ отправлено только такое число, какое можетъ помѣститься на шести транспортахъ, отданныхъ въ распоряженіе Ибрагима-паши; 4) если ко вторнику не будетъ кончена амбаркація, то адмиралы не отвѣчаютъ за послѣдствія такой медленности и Ибрагимъ можетъ ихъ предвидѣть; 5) жители Корона, Мефона и Наварина, желающіе удалиться въ Египетъ или Малую Азію, будутъ перевезены туда на счетъ союзниковъ, по удаленіи изъ Пелопонеза войскъ Ибрагима; желающіе же остаться въ Морѣ будутъ пользоваться защитой и покровительствомъ генерала Мэзона до окончательнаго рѣшенія участи Мореи; 6) копію съ сего протокола сообщить генералу Мэзону, дабы онъ принялъ надлежащія мѣры къ исполненію условія о немедленномъ очищеніи Мореи войсками Ибрагима-паши на основаніи пункта *четвертаго*.

22 сентября (ст. ст.) графъ Гейденъ писалъ графу Поццоди-Борго: сегодня отправились послѣднія египетскія войска и съ ними самъ Ибрагимъ-паша; часть турецкихъ гарнизоновъ послѣдовала за нимъ съ своими семействами. Турокъ отправилось около двухъ тысячъ, египтянъ до 18 тысячъ. Въ трехъ мессинскихъ укрѣпленіяхъ остались незначительные гарнизоны, въ со-

ставѣ, каждый, 400 арабовъ и сотни мѣстныхъ магометанъ, которые тоже выразили желаніе удалиться. Укрѣпленія Наварина и Корона, находящіяся въ незавидномъ положеніи и потому неимѣющія возможности сопротивляться, уже обложены французскими войсками. Генераль Шнейдеръ отправленъ занять Патрасскую крѣпость.»

Между тѣмъ какъ очищался политическій горизонтъ Пелопонеза судьба острова Кандіи омрачалась болѣе и болѣе. Изъ многихъ официальныхъ донесеній, копіи съ которыхъ были препровождены Рибопьеромъ графу Гейдену, оказывалось слѣдующее. 12(24) августа въ Канеѣ (на островѣ Кандіи) происходила ужасная рѣзня. Агриолиди, извѣстный своею жестокостію и ненавистію къ несчастнымъ жителямъ Месарской области, напавъ недавно на одну деревню, въ главѣ своей шайки, былъ убитъ жителями, рѣшившимися защищаться до послѣдней крайности. Тѣло его, привезенное въ Канею, было въ торжественной процессіи носимо по улицамъ его воинами для возбужденія магометанъ противъ христіанъ. Раздраженные до неистовства, магометане напали со всѣхъ сторонъ на беззащитныхъ христіанъ и убивали ихъ самымъ ужаснымъ образомъ, безъ различія пола и возраста, въ теченіе цѣлаго дня. Свирѣпый Юссуни, племянникъ Арголиди, прибывъ въ Канею, вмѣстѣ съ сыномъ послѣдняго, далъ сигналъ къ новымъ убійствамъ. 15-го числа послѣ обѣда и цѣлую ночь, канейскіе и мессаритскіе турки, раздѣлясь на три отряда, не уважили даже турецкихъ домовъ, пріютившихъ нѣсколькихъ христіанъ. Увѣряютъ, что убійцы были подстрекаемы Аянь-агой, который выдалъ имъ даже своего писаря-грека, убитого затѣмъ немедленно, и только спасъ митрополита, приказавъ своей стражѣ привести его въ свой дворецъ. Поселяне, скрывающіеся въ горахъ, въ сильномъ отчаяніи, особенно узнавъ, что убійцы канейскихъ христіанъ готовятся выйти изъ крѣпости, чтобъ напасть на селенія. Число христіанъ, убитыхъ въ Канеѣ и двухъ близлежащихъ деревняхъ, простирается до 1800 чел. (извлеч. изъ офиц. депеши отъ 20 авг. и изъ письма епископа къ г. Э. Томбази съ о-ва Милоса отъ 17(29) авг. со словъ трехъ христіанъ, избѣгнувшихъ смерти).

Капитанъ Томсонъ (командиръ англійскаго корабля *Revenge*) 26 августа (ст. ст.) писалъ адмиралу Малькольму изъ Судской гавани, что пока кандіоты владѣли одними горами, а турки

равнинами и городами, положеніе между ними было равновѣсное. Въ послѣдствіи сфакіоты обратились къ Каподистріи съ просьбой о присылкѣ имъ помощи и начальника, ибо они чувствовали, что вскорѣ будутъ въ состояніи стѣснить турокъ въ занимаемыхъ ими крѣпостяхъ. Графъ Каподистрія прислалъ барона Рейнеке, при содѣйствіи коего кандіоты съ успѣхомъ тѣснили турокъ и даже атаковали ихъ съ фронта въ Канеѣ. Убивъ и переранивъ многихъ турокъ въ этомъ бою, греки, однакожъ, не могли извлечь изъ него другой пользы кромѣ той, что овладѣли судской равниной и чрезъ то получили возможность войти въ непосредственныя сношенія съ нимъ, Томсономъ. «Баронъ Рейнеке—писалъ онъ далѣе—былъ на моемъ кораблѣ и сообщилъ мнѣ, что не имѣетъ никакой надежды удержаться въ своей позиціи, такъ какъ турки сосредоточиваютъ свои силы. Я предложилъ ему свое посредничество съ цѣлю добиться прекращенія военныхъ дѣйствій, неприносящихъ никакой пользы грекамъ, по неимѣнію у нихъ средствъ для атаки хорошо укрѣпленныхъ турецкихъ позицій. Съ согласія барона я видѣлся съ пашей; но онъ отказался предоставить грекамъ удержаніе за ними ихъ позицій и требуетъ, чтобы они удалились въ Сфакію. Греки же съ своей стороны несогласны на это, и потому мое посредничество осталось безплоднымъ. Блокада острова Кандіи, кажется, постановлена только относительно Мореи и потому я не придаю ей особенной важности. Это обстоятельство не ускользнуло отъ вниманія турокъ, часто спрашивающихъ: почему блокируется островъ и неимѣемъ ли мы намѣренія уступить его грекамъ? Если союзныя державы не вступятся, здѣсь произойдетъ страшная реакція. Паша, какъ полагаю, весьма охотно согласился бы, чтобы каждая сторона удержала свою позицію; но онъ опасается возбудить своимъ согласіемъ на *statu quo* неудовольствіе Ибрагима, а потому желаетъ отправить къ нему кого нибудь для переговоровъ. Опасаюсь, чтобы до прибытія курьера не произошло большихъ кровопролитій, ибо здѣшніе турки плохо повинуются Мустафѣ и не имѣютъ никакого состраданія къ христіанамъ.»

8 сентября, шкиперъ испанскаго брига *Св. Екатерина*, Иванъ Верготи, далъ въ Грабузѣ слѣдующе показаніе: «объявляю по совѣсти и душѣ, что 4 сентября, намѣреваясь выйти изъ Кандійской гавани, я имѣлъ на своемъ бригѣ 7 христіанъ изъ числа городскихъ жителей, между коими находился нѣкто Элев-

терей Агіовассилити, котораго турки требовали у австрійскаго консула, Ивана Тита. Послѣдній прислалъ ко мнѣ своего секретаря съ тремя вооруженными турками, потребовавшаго отъ меня, именемъ короля, выдачи означеннаго христіанина, угрожая въ противномъ случаѣ, что принудить меня къ тому силою вооруженныхъ судовъ. Такъ какъ бригъ мой находился подъ пушечными выстрѣлами крѣпости, то я и принужденъ былъ выдать означенное лицо, для спасенія прочихъ». Рапортомъ отъ 11 (25) сентября изъ Апокороны, баронъ Рейнеке доносилъ президенту Греціи: «въ моемъ рапортѣ отъ 14 (26) августа я сообщилъ вамъ объ успѣшномъ ходѣ кандійскихъ дѣлъ, вслѣдствіе битвы предъ Канеей и занятія Апокоронской области греческими войсками. Съ этого времени положеніе дѣлъ еще болѣе улучшилось; владѣніе Апокоронской областью въ стратегическомъ отношеніи такъ важно, что греки пріобрѣли совершенный перевѣсъ надъ врагами. Счастливое окончаніе канейской битвы воодушевило грековъ. Очевидная невозможность примиренія съ мѣстными турками, очищеніе Пелопонеза Ибрагимомъ-пашей и прибытіе туда французскихъ войскъ,—все это внушаетъ грекамъ не только освобожденныхъ, но и подвластныхъ еще туркамъ областей, положительную надежду воспользоваться благодѣяніями, проистекающими изъ вмѣшательства трехъ европейскихъ державъ въ войну за независимость нашего отечества. Согласно съ данными мнѣ вами инструкціями я избѣгалъ всего, что могло бы поощрять и возбуждать подобныя надежды, однакожъ не могъ удержать увлеченій несчастнаго населенія, твердо рѣшившагося погибнуть съ оружіемъ въ рукахъ, если надежды его не осуществятся. Поэтому я продолжалъ давать дѣламъ такое направленіе, какое по моему мнѣнію было необходимо для избѣжанія, по возможности, пролитія крови въ новой ужасной войнѣ. Видя безуспѣшность переговоровъ съ Мустафа-пашей, я счелъ своею обязанностью принять мѣры къ удержанію за нами апокоронской долины. Жители этой области, обрадованные благоприятною перемѣною въ своемъ положеніи, открыто вооружались; но у нихъ было только 450—500 ружей, спрятанныхъ ими отъ турокъ. Вскорѣ прибывшій въ Сфакію купецъ съ 500 ружей, распродалъ ихъ апокоронцамъ въ два дня.» Описавъ затѣмъ ходъ военныхъ дѣйствій предъ Канеей, баронъ Рейнеке продолжаетъ: лишившись Апокороны, турки должны были оставить Селинскую

область и запереться въ Канеѣ. Тогда всѣ области западной Кандіи стали свободны, ибо турки возвратились въ кисамское укрѣпленіе. Селинскіе жители взялись за тѣмъ за орудіе, что увеличило силы грековъ на пятьсотъ человекъ». Ужасная катастрофа (т. е. рѣзня, описанная выше, въ донесеніяхъ, предшествующихъ этому рапорту) послужила къ упроченію положенія свободныхъ областей. Жители деревень Ретимской равнины, не видя для себя никакого спасенія отъ сообщества съ турками, въ отчаяніи удалились въ горы и требуютъ оружія. Одинъ купецъ привезъ 700 ружей и они почти всѣ проданы. Совѣтъ возстанія собралъ въ свободныхъ областяхъ налогъ въ 60 000 піастровъ, и эта сумма покроетъ, какъ мнѣ кажется, мои расходы на покупку снарядовъ, до сбора масла, который доставитъ въ казну средства на послѣдующіе расходы. Въ настоящее время у насъ 6000 человекъ подъ ружьемъ, и я надѣюсь, что недѣли черезъ двѣ наше войско увеличится еще двумятысячами и тогда сравняется съ турецкимъ. Такъ какъ въ настоящее время силы наши недостаточны для оказанія помощи христіанамъ восточной части острова, то я ограничился принятіемъ всѣхъ мѣръ, необходимыхъ къ огражденію свободныхъ областей отъ нападений непріятеля.» Далѣе, описавъ расположеніе кандійскихъ отрядовъ для стѣсненія войскъ Мустафа-паши и блокады турецкихъ крѣпостей, баронъ Рейнеке говоритъ за тѣмъ о безденежьи грековъ и о томъ, что турки живущіе въ городахъ, имѣютъ все необходимое. Для спасенія возставшихъ христіанъ баронъ предлагаетъ: во 1-хъ, заключить съ турками, при посредничествѣ и гарантіи союзныхъ державъ, условіе о прекращеніи военныхъ дѣйствій на основаніи *uti possidetis*. Иррегулярныя толпы турокъ, вышедшія для грабежа изъ Кандійской крѣпости, должны возвратиться туда; въ крѣпостяхъ же остается и регулярное турецкое войско до рѣшенія участи острова. Во 2-хъ отправить въ Кандію нѣсколько тысячъ вспомогательныхъ войскъ съ цѣлію заставить отдѣльные турецкіе отряды возвратиться въ крѣпости, а также содержать послѣднія въ постоянной блокадѣ съ сухаго пути и со стороны моря.

Получивъ эти донесенія, президентъ Греціи увѣдомилъ барона Рейнеке, что сообщилъ ихъ союзнымъ посламъ, которые, при-

навѣ въ соображеніе послѣдствія рѣзни, описанной въ помянутыхъ донесеніяхъ, сочли необходимымъ употребить всѣ зависящія отъ нихъ мѣры къ прекращенію кровопролитія на о-вѣ Кандіи и снова обратились къ греческому правительству съ приглашеніемъ содѣйствовать этому. «Греческое правительство, писалъ затѣмъ графъ Каподистрія,—рѣшило, что вы, въ качествѣ его представителя на о-вѣ Кандіи и совмѣстно съ комисарами союзныхъ адмираловъ, должны: во 1-хъ, узнать расположены ли кандіоты, предложить, а турки принять начертанное вами условіе перемирія. Если турки согласны будутъ принять его прямо или съ измѣненіями, на которыя въ свою очередь согласятся кандіоты, вы пригласите послѣднихъ привести въ исполненіе свои намѣренія и поможете имъ въ этомъ своими совѣтами и содѣйствіемъ; во 2-хъ, вы должны отнюдь не предлагать кандіотамъ, отъ имени греческаго правительства, отказываться отъ занятыхъ ими весьма важныхъ позицій, обезпечивающихъ ихъ безопасность въ настоящее время, а также и не возбуждать въ нихъ надеждъ, что ихъ будущность устроится соотвѣтственно ихъ законнымъ желаніямъ.

Изложивъ содержаніе вышеприведенныхъ документовъ, относящихся до острова Кандіи, слѣдуетъ упомянуть, что графъ Рибопьеръ еще ранѣе, чѣмъ сообщить ихъ графу Гейдену, нѣсколько разъ обращалъ его вниманіе на необходимость блокировать берега этого острова. Конфиденціальною депешою, отъ 11 сентября (ст. ст.) графъ Рибопьеръ убѣждалъ графа Гейлена въ необходимости продолжать блокаду Кандіи, дабы не подвергнуть тамошнихъ грековъ мести турокъ и отнять у послѣднихъ возможность посылать въ Грецію новые отряды. Совѣтуя графу Гейдену согласить и прочихъ адмираловъ къ поддержанію этой блокады, графъ Рибопьеръ говоритъ: если товарищи ваши представятъ какое либо затрудненіе, объявите имъ, что возьмете на себя это дѣло и немедленно пошлите къ берегамъ Кандіи столько судовъ, сколько сочтете необходимымъ. 14 сентября (ст. ст.) графъ Рибопьеръ, отправляя къ гр. Гейдену копии съ приведенной переписки объ островѣ Кандіи, писалъ ему: всѣ эти свѣдѣнія даютъ намъ (т. е. моимъ товарищамъ и мнѣ) право полагать, что кандіотскіе греки и магометане, можетъ быть, по-

желаютъ заключить перемиріе и прекратить такимъ образомъ обоюдное кровопролитіе. Поэтому мы согласились предложить вамъ и вашимъ товарищамъ—убѣдиться на дѣлѣ, дѣйствительно ли эти намѣренія таковы, какъ мы полагаемъ, и въ случаѣ, если мы не ошибаемся, употребить ваше спасительное вліяніе для ускоренія столь полезнаго для грековъ примиренія. Тогда будетъ необходимо заставить обѣ стороны, чтобы онѣ предупредили другъ друга за нѣсколько дней до возобновленія враждебныхъ дѣйствій. Присутствіе нашихъ военныхъ судовъ у береговъ Кандіи, кажется намъ полезнымъ для приведенія въ исполненіе этой мѣры. Вы, безъ сомнѣнія, сочтете полезнымъ дать назначенному вами офицеру приказаніе избѣгать всего, что могло бы подать враждующимъ сторонамъ поводъ предусмотрѣть вопросъ о всеобщемъ разграниченіи Греціи.» 20 сент. (ст. ст.) графъ Рибопьеръ писалъ графу Гейдену: «сообразно съ принципами, на которыхъ основаны данныя мнѣ и вамъ инструкціи, я согласился съ своими товарищами на счетъ необходимости продолжать блокаду Кандіи, не смотря на очищеніе Морей египетскою арміей, о чемъ мы и сообщимъ нашимъ Дворамъ. Мы не имѣемъ права сомнѣваться, что лишь только блокада будетъ снята, турецкіе гарнизоны въ Кандіи непремѣнно получатъ продовольствіе и подкрѣпленіе. Неминуемое слѣдствіе такого увеличенія турецкихъ силъ въ Кандіи было бы противоположно съ принципами и съ цѣлью союза, потому что оно доставило бы туркамъ возможность распространить свои опустошенія и рѣшить въ свою пользу вопросъ, предоставленный рѣшенію союзниковъ. Съ другой стороны, мы того мнѣнія, что надобно добиваться перемирія; но судя по всѣмъ вѣроятіямъ, допустивъ возможность его осуществленія, оно скорѣе будетъ на дѣлѣ, нежели будетъ заключено конвенціей, и если даже представится возможность заключить его правильнымъ образомъ, весьма вѣроятно, что его исполненіе будетъ зависѣть скорѣе отъ обстоятельствъ, его сопровождающихъ, нежели отъ желанія или взаимной исправности сторонъ, его заключающихъ. Мы не имѣемъ права призывать имя нашихъ государей, дабы гарантировать исполненіе конвенціи, какова бы она ни была; но мы полагаемъ, что по собраннымъ нами свѣдѣніямъ, вы и ваши товарищи должны дѣйствовать настоятельно, дабы добиться заключенія пере-

мірія. Крім того, ми полагаеть, що если грецескіе военачальники соберуть достаточнія сили, дабы сохранивъ свои настоящія позиціи, оставаясь въ то же время въ оборонительномъ положеніи, и что если съ другой стороны союзныя эскадры, строго поддерживая блокаду, объявятъ, что цѣль ея—добиться прекращенія вообще войны и ужасныхъ кровопролитій въ частности, согласно съ твердою рѣшимостью Дворовъ, то перемиріе можетъ быть заключено подъ вашимъ и вашихъ товарищей надзоромъ. Мнѣ остается сообщить вамъ, что греческое правительство принимаетъ мѣры къ отправленію войскъ въ Кандію. Наконецъ я долженъ предупредить, что мы условились немедленно обратить вниманіе лондонской конференціи на кандійскія дѣла.»

Отвѣчая Рибопьеру, на письмо его отъ 11 сентября (ст. ст.) графъ Гейденъ писалъ: «командиръ брига «Ахилесъ», капитанъ Бутеневъ, донесъ мнѣ, что, войдя въ гавань Суду (на о-въ Кандіи), куда онъ былъ посланъ съ депешами отъ адмирала Малькольма, къ капитану Томсону, онъ сталъ на якорь въ ожиданіи прибытія г. Томсона. Вслѣдъ затѣмъ турки открыли огонь по бригу, прекратившійся только по прибытіи г. Томсона. Вслѣдствіе этого я послалъ контръ-адмирала Лазарева съ двумя линейными кораблями и тѣмъ же бригамъ (увѣдомивъ прежде о томъ союзныхъ адмираловъ), дабы потребовать удовлетворенія въ этомъ оскорбленіи и въ случаѣ отказа—разрушить крѣпость.» Письмо свое графъ Гейденъ оканчиваетъ слѣдующими словами, снова подтверждающими нерасположеніе Гейдена къ греческому народу вообще и къ кандіотамъ въ особенности: «я былъ бы радъ исполнить предложеніе вашего сіятельства (касательно блокады Кандіи), но теперь мнѣ это невозможно, потому что я долженъ отправиться въ Мальту, дабы купить тамъ съѣстные припасы и забрать присылаемые мнѣ изъ Кронштадта. При этомъ случаѣ я долженъ вамъ замѣтить, что если надобно будетъ учредить блокаду Кандіи, *корабли должны держаться въ самой гавани Суды, ибо зимой эта блокада невозможна.*»

Графъ Рибопьеръ 22 сентября (ст. ст.) отвѣчалъ на это письмо между прочимъ слѣдующее: «касательно оскорбленія, нанесеннаго русскому флагу въ Судской гавани, ваши товарищи адмиралы писали англійскому и французскому посламъ въ такомъ тонѣ,

который выказываетъ ихъ недоброжелательныя чувства. Инструкціи, коими они (адмиралы) снабдили своихъ капитановъ, неприличны, въ особенности инструкція сэра Малькольма; онъ приказываетъ своему подчиненному играть роль *посредника* между русскими и турками, если его пригласятъ *ты или другіе*. Канингъ понялъ неприличіе такого посредничества и потому не сообщилъ мнѣ англійскій документъ, и только далъ съ него французскій переводъ, почти тождественный съ письмомъ г. Риньи.» Далѣе, отвѣчая на отказъ Гейдена—блокировать Кандію, Рибопьеръ пишетъ: «судя по вашему письму отъ $14\frac{1}{2}$ сентября, мнѣ кажется, что я непонятно выразился предъ вами. Мнѣ безъизвѣстно, что лондонская инструкція ограничивалась предписаніемъ блокировать Кандію единственно съ цѣлю воспрепятствовать присылкѣ съѣстныхъ припасовъ въ Морею; но рѣчь шла не объ этихъ инструкціяхъ. Зная намѣренія Государа и обязанный полагать, что онѣ равномѣрно извѣстны вамъ, я рассчиталъ, что, независимо отъ очищенія Мореи, присутствіе достаточной силы было бы необходимо, дабы отнять у кандійскихъ турокъ возможность получать помощь людьми и деньгами, и тѣмъ воспрепятствовать уничтоженію христіанскаго населенія, а также обезпечить его будущую участь. Вслѣдствіе этого я счелъ необходимымъ обратиться къ вамъ съ предложеніемъ присоединить свои усилія къ моимъ, въ случаѣ, если намѣренія представителей и адмираловъ союзныхъ дворовъ не были бы согласны съ видами Его Величества. Теперь же, когда мои товарищи нашли, подобно мнѣ, нужнымъ поддержаніе блокады, мнѣ бы ничего не оставалось желать, какъ только, чтобы русскія суда были назначены для того, ибо тогда я увидѣлъ бы обезпеченнымъ вполнѣ содержаніе блокады. Что же касается до затрудненій въ крейсерованіи кораблей зимою, мнѣ безъизвѣстно это обстоятельство; но мнѣ также безъизвѣстно, и я льщу себя надеждою, что ваше сіятельство раздѣляете мое мнѣніе, что стоянка можетъ быть установлена въ портахъ, что равномѣрно исполнить предполагаемую цѣль. Въ заключеніе я не могу скрыть отъ васъ своего удивленія, причиненнаго мнѣ извѣстіемъ о близкомъ отъѣздѣ вашего сіятельства въ Мальту; я не могу не сожалѣть объ этой печальной необходимости въ такое время, когда было бы желательно

сойтись намъ здѣсь, какъ вы мнѣ прежде подали о томъ надежду, дабы условиться о дѣлахъ, порученныхъ намъ Его Величествомъ.»

— Графъ Гейденъ отправился въ Мальту изъ Наварина 27 сентября (ст. ст.) съ слѣдующими кораблями: «Азовъ», «Іезекіиль» и «Александръ Невскій».

ГЛАВА XVI.

Очищеніе Мореи войсками Ибрагима паши и занятіе Наварина, Мефона и Патраса французскими войсками.—Снятіе блокады съ береговъ Пелопонеза.—Крейсерство русскаго фрегата предъ Превезской гаванью.—Приведеніе въ дѣйствіе блокады Дарданельскаго пролива.—Письмо графа Булгари къ Гейдену.—Инструкціи, данныя лондонской конференціей Де-Риньи и Малькольму.—Снятіе кандійской блокады.—Австрія предлагаетъ свои военныя и коммерческія суда къ услугамъ Турціи.—Взятіе Лепантскаго замка англо-французскими морскими силами.—Лондонская конференція 1/16 ноября.—Дѣятельность графа Каподистрии и интриги противъ него.—Прибытіе въ Грецію англійскаго дипломатическаго агента.—Англійскіе и французскіе эмисары.—Письма: Каподистрии къ графу де-Феронне и Гейдена къ графу Дандолло.—Денеши гр. Нессельрода къ гр. Гейдену.

Черезъ три дня по отплытіи послѣдняго египетскаго судна и самого Ибрагима-паши изъ Морей, генераль Мэзонъ занялъ Наваринскую крѣпость почти безъ сопротивленія со стороны турецкаго гарнизона, въ крѣпости находившагося. Занятіе это произошло слѣдующимъ образомъ. Въ самый день отплытія послѣднихъ египетскихъ войскъ и судовъ изъ Наваринской гавани, генераль Мэзонъ предложилъ оставшимся въ крѣпости туркамъ сдаться на капитуляцію. Получивъ съ ихъ стороны положительный отказъ, генераль Мэзонъ приказалъ своимъ саперамъ приступить къ работамъ для открытія брешы въ крѣпостныхъ стѣнахъ. Не встрѣтивъ никакого сопротивленія со стороны осажденнаго гарнизона, французскіе саперы вскорѣ сдѣлали довольно широкую брешь, чрезъ которую и вошло въ городъ французское войско.

25 сентября генераль Себастьяни взялъ точно такимъ-же образомъ Мефонъ, откуда онъ отправился въ Коронъ; а генераль Шнейдеръ, стоявшій съ своимъ отрядомъ предъ Патрасомъ, взялъ того-же числа эту крѣпость. Гарнизоны означенныхъ крѣпостей: Наварина, Мефона и Патраса были отправлены на французскіхъ военныхъ судахъ въ Египетъ и Малую-Азію.

Вслѣдствіе этого очищенія Мореи турко-египетскими войсками и занятія пелопонезскихъ крѣпостей французскимъ корпусомъ генерала Мэзона отъ имени трехъ союзныхъ державъ, графъ Гейденъ сообщилъ греческому адмиралу Сахтурису, что блокада западныхъ морейскихъ береговъ должна быть снята. По полученіи этого извѣщенія, адмиралъ Сахтурисъ отправился въ Порось, гдѣ уже представителями трехъ союзныхъ державъ было получено коллективное письмо трехъ адмираловъ о необходимости содержать въ Судскомъ портѣ (на островѣ Кандіи) по одному кораблю отъ каждой эскадры для усиленія кандійской блокады.

Получивъ извѣстіе о снятіи блокады съ западныхъ береговъ Мореи, графъ Каподистрія написалъ графу Гейдену, что по случаю успѣшныхъ дѣйствій генерала Чорча подъ Превезой, было бы весьма полезно послать какое нибудь русское военное судно для крейсерства предъ Превезской гаванью и вообще предъ Амвракійскимъ заливомъ. Исполняя эту просьбу графа Каподистрії, графъ Гейденъ немедленно послалъ въ Превезу фрегатъ «Александра».

На основаніи приведенныхъ въ предыдущей главѣ предписаній, относительно блокады Дарданеллъ, графъ Гейденъ разослалъ ⁶/₁₃ октября начальникамъ нейтральныхъ эскадръ въ Средиземномъ морѣ (австрійскому, шведскому, сардинскому, датскому и сѣверо-американскому) циркуляръ, въ которомъ между прочимъ говорилось: «Государь Императоръ, желая принудить Оттоманскую Порту къ скорѣйшему заключенію прочнаго мира, дабы тѣмъ положить конецъ разорительной войнѣ, рѣшился употребить въ дѣло свои морскія силы. На основаніи этого мнѣ приказано объявить и содержать блокаду Дарданельскаго пролива и Константинополя, дабы воспрепятствовать всякому подвозу провизіи и вообще военной контрабандѣ на турецкихъ судахъ, или подъ нейтральнымъ флагомъ. Положительные и всѣми признаваемые законы морскаго нейтралитета, налагая на нейтральныхъ обязанность уважать всякую дѣйствительно существующую блокаду, обезпечиваютъ за державой, ее установившей, право прибѣгать къ силѣ всякій разъ, какъ будетъ замѣчено нарушеніе постановленій блокады. Его Императорское Величество, желая какъ можно менѣе вредить торговлѣ нейтральныхъ державъ, повелѣлъ своей эскадрѣ: 1) Дозволять входъ въ Дарданельскій

проливъ и затѣмъ въ Константинополь всѣмъ нейтральнымъ судамъ, которыя охотно подчинятся осмотру и на коихъ не будетъ ни военной контрбанды, ни продовольствія для турецкой столицы. 2) Не противиться выходу всѣхъ судовъ изъ Константинополя въ Европу, лишь-бы только они не были нагружены военными снарядами и провизіей для мѣстъ, къ коимъ три договаривающіяся державы желаютъ примѣнить трактатъ 6 іюля. 3) Отражать силою только тѣ нейтральныя суда, которыя вознамѣряются избѣгнуть осмотра или попытаются прервать блокаду. Независимо отъ этихъ постановленій контръ-адмиралъ Рикордъ, назначенный начальникомъ блокадной эскадры предъ Дарданеллами, получилъ самыя положительныя приказанія соблюдать всѣ правила вѣжливости, при осмотрѣ нейтральныхъ судовъ, которыя вопреки международному праву о присутствіи истинной опасности, попытались-бы нарушить блокаду, или избѣгнуть ея помощію каботажа.»

Эскадра контръ-адмирала Рикорда, составленная изъ корабля «Фершампенуазъ» и фрегатовъ «Эммануиль», «Ольга» и «Марія», отправилась изъ Мальты къ мѣсту своего назначенія, 11/23 октября.

Такъ какъ одной блокады Дарданельскаго пролива было по видимому недостаточно для достиженія цѣли, предположенной инструкціями русскаго кабинета, то русскій дипломатическій агентъ при греческомъ правительствѣ, графъ Булгари, предложилъ контръ-адмиралу Рикорду составить отрядъ изъ 1500 или 2000 грековъ для занятія острова Тенедоса или Лемноса. Кромѣ этого, 4 ноября (ст. ст.) графъ Булгари писалъ между прочимъ контръ-адмиралу Рикорду: «Возложенная на васъ обязанность требуетъ крайней осторожности въ исполненіи, почему осмѣливаюсь подать вашему превосходительству слѣдующій совѣтъ. Такъ какъ блокада Дарданельскаго пролива и Константинополя объявлена торгующему сословію въ Лондонѣ 1 октября (н. ст.), а въ Мальтѣ 18/30 числа того-же мѣсяца, то всѣ англійскія и французскія суда, вышедшія изъ своихъ портовъ ранѣе 1-го, а изъ Мальты прежде 18/30 октября, должны быть пропускаемы свободно. Вашему превосходительству легко будетъ разсмотрѣть по бумагамъ, у нихъ находящимся, дѣйствительно-ли они выступили въ море прежде означенныхъ сроковъ, и въ противномъ только случаѣ дозволить себѣ употребленіе силы къ при-

нужденію ихъ возвратиться назадъ. Примѣненіе данныхъ вамъ приказаній къ тѣмъ судамъ, которыя отправились въ путь, не зная объ установленной блокадѣ, могло-бы повлечь за собою самыя непріятныя послѣдствія.»

Вслѣдствіе намѣренія русскаго правительства приступить, въ качествѣ воюющей державы, къ блокадѣ Дарданельскаго пролива, явилась необходимость послать новыя инструкціи адмираламъ, командующимъ эскадрами остальныхъ двухъ державъ въ Средиземномъ морѣ. Поэтому представители Россіи, Англіи и Франціи на лондонской конференціи условились послать французскому и англійскому адмираламъ слѣдующую инструкцію: «Лондонская конференція, получивъ сообщеніе о инструкціяхъ, посланныхъ адмиралу Гейдену по приказу Россійскаго Императора, въ которыхъ Его Величество изъявляетъ свое намѣреніе установить блокаду предъ Дарданельскимъ проливомъ для содѣйствія своимъ военнымъ предпріятіямъ противъ Порты, сочла необходимымъ передать вамъ между прочимъ слѣдующія инструкціи. Союзные кабинеты, приводя въ исполненіе лондонскій трактатъ, желали сохранить нейтралитетъ въ войнѣ между Турціей и греками и въ предвидѣніи случая, когда явится необходимость уклониться отъ этого пути для исполненія цѣли союза, т. е. умиротворенія Греціи, они всегда имѣли въ виду, чтобы подобное уклоненіе отъ ихъ системы не выходило изъ предѣловъ крайней необходимости. Когда русскій Императоръ объявилъ войну Портѣ за поводъ, совершенно чуждый цѣли трактата, ихъ величества короли Франціи и Великобританіи продолжали слѣдовать своей системѣ нейтралитета. Всероссійской Императоръ, желая тогда уравнять по возможности свое положеніе съ союзниками, отказался отъ своихъ правъ воюющей державы въ Средиземномъ морѣ. Важная жертва, принесенная имъ тогда, дала право надѣяться, что французская и англійская эскадры могли, не нарушая принципа нейтралитета, продолжать содѣйствовать исполненію іюльскаго трактата совмѣстно съ русской эскадрой, не смотря на то, что на другихъ пунктахъ Россія была въ войнѣ съ Портой. Обстоятельства, однако, заставили недавно руссійскаго Императора приказать своему флоту установить блокаду предъ Дарданеллами, которая хотя и довольно ограничена, все-же составляетъ явное враждебное дѣйствіе. Въ случаѣ приведенія этой мѣры въ исполненіе и если Его Императорское Величество

воспользуется какимъ бы то не было другимъ образомъ своимъ правомъ воюющей державы въ Средиземномъ морѣ, то существовавшее доселѣ между тремя эскадрами, на основаніи іюльскаго трактата, союзное дѣйствіе должно прекратиться. Поэтому вы должны увѣдомить о томъ вице-адмирала графа Гейдена, сообщивъ ему въ то-же время, что вамъ приказано обращаться съ русской эскадрой какъ съ морскими силами дружественной державы, находящейся въ войнѣ, въ которой вашъ государь остается нейтральнымъ и что на основаніи этого вамъ предписывается оказывать судамъ русскаго Императора всякое содѣйствіе, сообразное съ нашими дружественными сношеніями и которое вмѣстѣ съ тѣмъ не нарушало-бы соблюдаемаго нами нейтралитета».

Вмѣстѣ съ этой инструкціей адмирала де-Риньи и Малькольмъ получили отъ своихъ пословъ въ Лондонѣ депешу слѣдующаго содержанія: «Такъ какъ кандійская блокада, была установлена съ цѣлью воспрепятствовать этому острову сдѣлаться складочнымъ мѣстомъ для присылки провизіи изъ Александріи для египетскихъ войскъ, въ Морѣ находившихся, то теперь лондонская конференція находитъ, что эта мѣра перестала быть необходимою съ тѣхъ поръ, какъ заключена конвенція 9 сентября съ египетскимъ пашей, по которой постановлено очищеніе Греческаго полуострова арміей Пбрагіма-паши. По очищеніи Мореи вы должны приказать судамъ, блокировавшимъ Кандію, прекратить эту блокаду».

Между тѣмъ Австрія по прежнему продолжала покровительствовать Турціи. Слѣдующій отрывокъ изъ донесенія русскаго генеральнаго консула въ Александріи, Пеццони, къ графу Гейдену, представляетъ новое тому доказательство.

«Австрійскія военныя суда, корветъ *Андрія*—и бригъ *Венето*, пришедшія въ Александрію $\frac{4}{10}$ октября, вышли отсюда $\frac{4}{20}$ ноября, конвоируя 8 австрійскихъ купеческихъ судовъ, и одно сардинское, нагруженные хлѣбомъ, рисомъ и овощами на счетъ Порты. Суда эти вышли собственно изъ Александрійской гавани вслѣдствіе совѣта, прибывшаго недавно сюда австрійскаго военнаго корвета *Лейпцигъ*. Въ здѣшнюю гавань почти ежедневно приходятъ австрійскія и сардинскія суда изъ Константинополя, зафрахтованныя турецкимъ диваномъ, съ условіемъ, что ихъ будутъ конвоировать австрійскіе военныя корабли.

Кромѣ корвета *Лейтцигъ* здѣсь еще ожидаютъ два другихъ военныхъ австрійскихъ корабля для конвоированія остальныхъ зафрахтованныхъ турецкимъ правительствомъ судовъ. Линейный корабль *Белона* и фрегатъ *Геба*, состоящіе подъ начальствомъ адмирала Дандло, получили приказаніе отправиться къ Дарданелламъ для обезпеченія плаванія австрійскихъ купеческихъ судовъ, нагружаемыхъ здѣсь съѣстными припасами для турецкой столицы. Увѣряютъ притомъ, что австрійскія военныя суда получили приказаніе дѣйствовать враждебно противъ грековъ, въ случаѣ, если-бы послѣдніе попытались воспрепятствовать входу австрійскихъ купеческихъ судовъ въ Дарданельскій проливъ».

3/15 ноября графъ Гейденъ увѣдомилъ барона Гюбша, что лепантскій замокъ (Навпактъ) былъ бомбардированъ англо-французскими морскими силами и сдался на капитуляцію.

4/16 ноября, въ засѣданіи лондонской конференціи, представитель Франціи сообщилъ своимъ товарищамъ, что военная экспедиція въ Морею достигла своей прямой и непосредственной цѣли, положивъ конецъ военнымъ дѣйствіямъ въ Пелопонезѣ и принудивъ Ибрагима-пашу очистить опустошаемый имъ дотолѣ полуостровъ. На основаніи этого, онъ предложилъ прочимъ посламъ слѣдующіе проэкты, которыми должны руководствоваться союзныя державы въ ихъ дальнѣйшихъ дѣйствіяхъ по умиротворенію Греціи.

Для того, чтобы экспедиція эта могла принести пользу дѣлу Греціи, необходимо, чтобы союзные кабинеты озаботились или обезпечить грековъ отъ нападенія со стороны турокъ, или-же дать имъ средства защищаться самимъ. Первый изъ этихъ результатовъ можетъ быть достигнутъ двумя способами: или перемиріемъ, или-же объявленіемъ Портѣ союзными державами, что, освобожденная ихъ оружіемъ, территорія состоитъ подъ ихъ временной гарантіей до окончательнаго рѣшенія ея участи договоромъ съ Портой. Второй результатъ можетъ быть достигнутъ только увеличеніемъ театра дѣйствій французскихъ войскъ, находящихся въ Морѣѣ, дабы доставить грекамъ границы, могущія обезпечить ихъ отъ всякаго вторженія непріятельской арміи. Въ случаѣ принятія перваго изъ вышеозначенныхъ проэктовъ, необходимо объявить Портѣ, что союзныя державы требуютъ

немедленнаго заключенія перемирія, съ тѣмъ, чтобы оно могло послужить путемъ къ возобновленію переговоровъ. Лишь только будетъ заключено это перемиріе, французскія войска должны удалиться и тогда начнутся переговоры, прерванные вслѣдствіе упорства Порты.

Въ случаѣ принятія втораго проэкта, договаривающіяся державы объявятъ Портѣ, что такъ какъ она не согласилась на заключеніе перемирія, то они ставятъ подъ свою гарантію Морею, и что корпусъ генерала Мэзона займетъ точно такимъ-же образомъ Аттику. Послѣ этого Порты будетъ снова приглашена принять участіе въ переговорахъ, которые, дабы не оскорбить ея самолюбія, она будетъ вести не съ возмущившимися подданными, а съ великими державами. Въ этомъ случаѣ англійскій флотъ, совокупно съ французскимъ, долженъ будетъ содѣйствовать водворенію союзныхъ войскъ въ Атикѣ, подобно тому, какъ онъ это дѣлалъ во время морейской экспедиціи. Наконецъ, союзники могутъ принять третій проэктъ, т. е. дать средства грекамъ защищаться самимъ. Такъ какъ Морея безъ Эвбеи и Аттики не въ состояніи оборониться отъ непріятеля, то союзники примутъ временной пограничной чертой для Греціи, линію отъ залива Арты до Воло. Затѣмъ надобно объявить Портѣ, что всякое вторженіе съ ея стороны въ греческіе предѣлы, до окончательнаго рѣшенія участи Греціи, будетъ считаться какъ нападеніе на собственныя владѣнія союзныхъ державъ. Вмѣстѣ съ тѣмъ Портѣ будетъ снова предложено принять участіе въ переговорахъ.

Представитель Великобританіи объявилъ, что онъ считаетъ полезнымъ принять второе изъ предложеній, сдѣланныхъ французскимъ полномочнымъ, съ слѣдующими однако замѣчаніями. Второй проэктъ, т. е. объявленіе Мореи подъ гарантіей трехъ державъ представляетъ ту выгоду (по мнѣнію англійскаго правительства), что онъ можетъ быть выполненъ довольно легко, потому что достаточнаго одного объявленія, сдѣланнаго Портѣ. Но англійскій полномочный находитъ неудобнымъ перенесеніе дѣйствій французскаго операціоннаго корпуса изъ Мореи къ съверу, тѣмъ болѣе, что въ нотѣ трехъ пословъ, посланной Портѣ изъ Корфу отъ 11 августа, сказано, что военныя дѣйствія союзниковъ ограничатся одной Мореей; вслѣдствіе чего Ибрагимъ-

паша и согласился выѣхать со своими войсками изъ полуострова. Такъ какъ цѣль трактата 6 іюля была—умиротвореніе возставшихъ областей, то представитель Англіи считаетъ противнымъ духу этого трактата завоеваніе союзниками новыхъ областей у Порты и расширеніе греческихъ границъ. Вслѣдствіе всего этого необходимо ограничиться однимъ полуостровомъ Мореей и не переносить военныхъ дѣйствій въ Аттику или на островъ Эвбею. На основаніи этихъ соображеній и какъ необходимое условіе гарантіи, греческое правительство должно будетъ, по мнѣнію англійскаго представителя, передвинуть въ Морею всѣ свои войска, которыя продолжаютъ военныя дѣйствія къ сѣверу отъ Коринѣскаго перешейка. Англійское правительство въ заключеніе полагаетъ, что надобно воспользоваться миролюбивымъ расположеніемъ Порты для приведенія къ концу этого дѣла, и съ этою цѣлю англійскій и французскій посланники должны отправиться въ Константинополь, гдѣ своимъ вліяніемъ они могли бы добиться возстановленія мира.

По мнѣнію представителя Россіи, первый проэктъ, предложенный тюльерійскимъ кабинетомъ, не представляетъ особой выгоды, потому что нельзя допустить, чтобы Порта рѣшилась теперь принять предложеніе о перемиріи. Такъ какъ притомъ англійскій полномочный принялъ второй проэктъ, то русскій посолъ считаетъ также необходимымъ согласиться на принятіе этого проэкта,—т. е. Портѣ будетъ сдѣлана новая декларация, что занятая въ настоящее время территорія точно такъ же, какъ и острова, извѣстныя подъ именемъ Цикладскихъ, будутъ поставлены подъ временную гарантію союзныхъ державъ до тѣхъ поръ, пока участь этихъ владѣній не будетъ рѣшена окончательнымъ договоромъ. Но такъ какъ эта гарантія не должна имѣть никакого вліянія на окончательное разграниченіе Греціи и дабы дать ей бѣольшую силу въ глазахъ турокъ, представитель Россіи объявилъ, что было бы полезно оставить въ Морѣѣ, послѣ удаленія корпуса генерала Мэзона, нѣсколько французскихъ батальоновъ. Вмѣстѣ съ тѣмъ русскій посолъ предложилъ пригласить еще разъ Порту вступить въ переговоры съ союзными державами. Въ случаѣ принятія союзниками перваго плана, французскій полномочный предлагалъ сдѣлать въ пользу Порты слѣдую-

щую уступку: назначить мѣстомъ для засѣданія полномочныхъ договаривающихся державъ, какой либо пунктъ Турецкой Имперіи, не слишкомъ удаленный отъ ея столицы, но съ тѣмъ, что это мѣсто будетъ объявлено нейтральнымъ. Русскій полномочный объявилъ на это конференціи, что онъ не считаетъ себя въ правѣ принять подобное предложеніе, потому что оно противно духу и буквѣ лондонскаго трактата вообще и 5 статьѣ этого трактата въ частности.

Вслѣдствіе всего этого полномочные трехъ державъ рѣшили: 1) предоставить на волю французскаго правительства оставить въ Пелопонезѣ нѣсколько отрядовъ по удаленіи оттуда своихъ войскъ. 2) Пелопонезъ, прилежающіе къ нему острова и Циклады будутъ поставлены подъ временную гарантію трехъ кабинетовъ до тѣхъ поръ пока участь этихъ странъ не будетъ опредѣлена съ общаго согласія съ Портой. При этомъ, разумѣется, должно имѣть въ виду, что означенная гарантія не будетъ имѣть никакого вліянія на будущее разграниченіе Греціи, которое будетъ опредѣлено особымъ договоромъ съ Портой. Послѣдняя держава будетъ немедленно приглашена приступить къ переговорамъ съ союзными державами. Кромѣ того, было постановлено послать Портѣ слѣдующую декларацію: «Декларация 11 августа 1828 г. препровожденная къ Рейсъ-Эффенди отъ имени Франціи, Великобританіи и Россіи, дала знать Портѣ причину и цѣль морейской экспедиціи. Немедленный результатъ, котораго добивались три державы этой экспедиціи, къ счастью—уже достигнутъ. Отъѣздъ Ибрагима-паши и очищеніе морейскихъ крѣпостей турко-египетскими войсками положили конецъ кровопролитію въ Морей и успокоили эту страну. Но трудъ великихъ державъ былъ бы неполнымъ, если по отъѣздѣ ихъ войскъ жители Морей подвергнутся новому вторженію. Достоинство союзныхъ державъ предписываетъ имъ обезпечить пелопонезцевъ отъ всякаго вторженія турокъ. На основаніи этого, предъ выводомъ своихъ войскъ изъ Морей, три кабинета объявляютъ Портѣ, что до окончательнаго рѣшенія участи областей, занятыхъ теперь союзниками военнымъ образомъ, они ставятъ Морею, прилежающіе къ ней острова и Циклады подъ ихъ временную гарантію и что на этомъ основаніи они будутъ смотрѣть какъ на вторженіе въ ихъ собственныя владѣнія, вступленіе какой бы то ни было военной

силы въ эти страны. Доводя это рѣшеніе до свѣдѣнія Высокой Порты, Франція, Великобританія и Россія охотно сознають духъ благоразумія, вслѣдствіе котораго Высокая Порта не хотѣла продолжать бесполезно дѣйствія войны въ Мореѣ. Державы эти надѣются, что, руководствуясь тѣмъ-же духомъ благоразумія, она захочетъ наконецъ рѣшить вопросы, которые въ теченіе восьми лѣтъ держатъ Европу въ безпокойствѣ и волненіяхъ и что она условится самымъ дружественнымъ образомъ съ тремя кабинетами объ участи и окончательномъ умиротвореніи Греціи».

Между тѣмъ, пока въ Лондонѣ происходили означенные переговоры, графъ Каподистрія, дѣятельно занимаясь устройствомъ Греціи, учредилъ высшій апелляціонный судъ, на началахъ децентрализаціи, *вопреки предложенію сената* (Панэллиніона), что видно изъ слѣдующихъ словъ отношенія графа Каподистріи къ этому учрежденію отъ 27 ноября. «Въ 27 статьѣ—пишетъ президентъ Греціи—представленнаго мнѣ вами уложенія о судебномъ устройствѣ страны, сказано, что резиденціей высшаго апелляціоннаго суда назначается столица государства. Я въ этомъ не вижу крайней необходимости и не могу скрывать отъ васъ законныхъ жалобъ, которыя возбудила-бы эта мѣра въ народѣ. Централизируя всѣ общественныя учрежденія государства, мы сосредоточиваемъ въ одномъ пунктѣ и всѣ выгоды, получаемыя отъ стеченія въ данный городъ значительнаго числа гражданъ. Было-бы справедливѣе распредѣлить всѣ государственныя учрежденія по разнымъ городамъ Греціи и дать имъ. тѣмъ средства выйти, какъ можно скорѣе, изъ своего несчастнаго положенія и воздвигнуть разоренныя долговременною войной зданія.»

Въ то самое время, какъ графъ Каподистрія занимался такимъ образомъ устройствомъ Греціи, великія державы спѣшили, одна за другой, вступить въ дипломатическія сношенія съ новоучреждаемымъ государствомъ. Выше мы уже сказали о прибытіи въ Грецію дипломатическихъ агентовъ Россіи и Франціи. Въ началѣ ноября прибылъ въ Порось министръ-резидентъ Англіи при греческомъ правительствѣ, сэръ Джемсъ Доукінсъ. Не смотря однако на это офиціальное вступленіе въ сношеніе съ греческимъ правительствомъ, западные кабинеты не только не оказывали никакого дѣйствительнаго содѣйствія молодому государству, а напротивъ того старались уронить правительство

ВЪ КНИЖНОМЪ МАГАЗИНѢ

А. Ѳ. БАЗУНОВА,

КОММИССИОНЕРА ИМПЕРАТОРСКОЙ АКАДЕМІИ
НАУКЪ, МОРСКАГО УЧЕНАГО КОМИТЕТА И ЖУР-
НАЛА МОРСКОЙ СБОРНИКЪ,

на Невскомъ проспектѣ у Казанскаго моста, въ домѣ Ольгиной,

ПОСТУПИЛИ ВЪ ПРОДАЖУ:

ЗАПИСКИ ИЗЪ МЕРТВАГО ДОМА Ѳ. М. Достоевскаго. Въ двухъ частяхъ. Изданіе
А. Ѳ. Базунова. 1852 года.

Содержаніе слѣдующее: часть первая: Записки изъ Мертваго дома (въ видѣ предисловія). Глава I—Мертвый домъ. Главы II, III и IV—Первыя впечатлѣнія. V и VI—Первый мѣсяць. VII—Новыя знакомства: Петровъ. VIII—Рѣшительные люди. Лучка. IX—Исай Фомичъ. Баянъ. Разсказъ Баклушина. X—Праздникъ Рождества Христова. XI—Представленіе.—Часть вторая. Гл. I—Госпиталь. II и III—Продолженіе. IV—Акулининъ мужъ (Разсказъ). V—Лѣтняя пора. VI—Каторжныя животныя. VII—Претензія. VIII.... IX—Побѣгъ. X—Выходъ изъ каторги.

Цѣна 2 руб. 50 коп., съ пересылкою 3 руб.; въ переплетахъ изъ англійскаго коленкора съ золотыми оттисками 3 руб. 25 коп., съ перес. 4 руб.

ЛЮБОПЫТѢЙШІЕ ПРОЦЕССЫ изъ уголовныхъ дѣлъ Франціи и Англіи. Выпускъ I. Содержаніе: Процессъ Ласенера. — Лезюркъ (Случай судейской ошибки.) — Мадамъ Лафаржъ. — Каролина англійская и Бергамъ. — Мадамъ Лакость. — Таинственное убійство. — Убійцы Пешара. Спб. 1862 г. Ц. 1 р. 25 к., съ пересылкою 1 р. 50 к.

ОЧЕРКИ ЛИТЕРАТУРЫ древнихъ и новыхъ народовъ, пособіе при изученіи словесности въ среднихъ заведеніяхъ. Составлено Гарусовымъ. Выпускъ I — поэзія драматическая. Съ 52 полнотипажамъ. М. 1862 г. Ц. 2 р. съ перес. 2 р. 50 к.

ЭПИКА ГОМЕРА, переведенная съ греческаго Н. Гнѣдичемъ. 2 части малаго формата, съ картинами. Спб. 1862 г. Ц. 2 р., съ перес. 2 р. 50 к.

ИСТОРІЯ ПРАВСТВЕННОГО ПОЛОЖЕНІЯ ЖЕНЩИНЪ Соч. Эрнста Ланге, перев. Р.... М. 1862 г. Ц. 1 р. 50 к., съ перес. 2 р.

ИСТОРІЯ ЛИТЕРАТУРЫ древняго и новаго міра, составленная по Шерру, Шаоссеру, г. Гетнеру, Ф. Шлегелю, Ю. Шмидту, Р. Готшамю и др., подъ редакціею Миллюкова. Спб. 1862 г. Ц. 1 р. 50 к., съ перес. 2 р.

СОЧИНЕНІЯ Е. П. ГРЕБЕННИ. Въ пяти томахъ (1833—1846). Спб. 1862 г. Ц. 6 р., съ перес. 8 р.

ОБЪЯВ.

1

ТЯСЯЧЕЛѢТІЕ РОССІИ, стихотвореніе *И. Ваненко*. Спб. 1862 г. Ц. 10 коп., съ перес. 30 к.

СТИХОТВОРЕНІЯ А. Н. ГЛАЦИНТОВА. Спб. 1862 г. Ц. 75 к., съ перес. 1 р.
РЕЙНЕКЕ-ЛИСЪ. Комическая поэма (изъ Гёте) въ 12 пѣсняхъ. Перев. *М. Достоевскаго*. Спб. 1861 г. Ц. 1 р., съ перес. 1 р. 25 к.

УНИЖЕННЫЕ И ОСКОРБЛЕННЫЕ. Романъ въ четырехъ частяхъ, съ эпилогомъ. *Ф. М. Достоевскаго*. 2 тома. Спб. 1861 г. Ц. 2 р., съ перес. 2 р. 50 к.

СЕМЕЙСТВО МОНСОВЪ, 1688—1724. Очеркъ русской исторіи *М. И. Семевскаго*. Спб. 1862 г. Ц. 1 р. 25 к., съ перес. 1 р. 50 к.

ПОЛНЫЙ ЛАТИНСКІЙ СЛОВАРЬ, составленный по современнымъ латинскимъ словарямъ *Ананьевымъ, Яснецкимъ и Лебединскимъ*. М. 1862 г. Ц. 4 р.; за пер. за 5 фунт.

СОКРАЩЕННЫЙ ЛАТИНСКІЙ СЛОВАРЬ, составленный *Ананьевымъ, Яснецкимъ и Лебединскимъ*. За пересылку за 4 фунта.

ГЕМОРОЙ во всѣхъ своихъ видахъ и коренное его излеченіе, *д-ра Рихтера* съ 32 рецептами. Ц. 75 к., съ перес. 1 р.

ИСТОРІЯ РОССІИ, съ древнѣйшихъ временъ. Соч. *С. Соловьева*. Томъ XII—окончаніе царствованія царя Алексѣя Михайловича. М. 1862 г. Ц. 2 р., съ перес. 2 р. 50 к. Того же изданія первые одиннадцать томовъ. Ц. 24 р. 50 к., съ пересылк. 30 р.

ПАМЯТНИКИ СТАРИННОЙ РУССКОЙ ЛИТЕРАТУРЫ. Великолѣпное изданіе въ 4 д. лис. Четыре выпуска, изъ которыхъ въ IV-мъ помѣщены по преимуществу житія новгородскихъ святыхъ, изданныя буквально по древнимъ рукописямъ, подъ редакціей *Н. И. Костомарова*. Ц. I и II выпускамъ вмѣстѣ 5 р., съ перес. 6 р. Ц. III выпуска (апокрифы) 2 р., съ перес. 2 р. 75 к. Ц. IV-му выпуску 3 р., съ перес. 3 р. 75 к.

Гг. иногородные могутъ обращаться съ требованіями за всѣми вообще книгами, опубликованными и отъ другихъ книгопродавцевъ.

ОБЪЯВЛЕНИЕ.

Этимъ объявленіемъ мы заявляемъ грамотнымъ людямъ, что съ октября мѣсяца наступить второй годъ существованія народнаго журнала «Грамотѣй», и что подписка на него уже *началась*. Онъ будетъ выходить также книжками: въ *октябрь, декабрь, февраль, апрѣль и августъ*, только книги будутъ гораздо большаго объема противъ тѣхъ, какія мы обѣщали въ прошломъ году. Въ нихъ будетъ печататься:

I. Правительственныя распоряженія и постановленія, относящіяся преимущественно до простолюдиновъ всѣхъ сословій.

II. Разказы изъ исторіи русскаго государства.

III. Разказы о Россіи вообще, о крестьянскомъ дѣлѣ въ особенности и о всѣхъ замѣчательныхъ интересныхъ случаяхъ, совершающихся въ нашемъ обширномъ отечествѣ.

IV. Все относящееся до русскаго сельскаго хозяйства и его улучшенія средствами, преимущественно упрощенными и удобопримѣнными для деревенскихъ жителей и вообще людей небогатыхъ.

V. Полезныя открытія, изобрѣтенія и совѣты, не только относительно береженія въ хозяйствѣ, но и для сохраненія здоровья.

VI. О полезныхъ и вредныхъ растеніяхъ и животныхъ.

VII. Народныя повѣсти, разказы, анекдоты, стихи, пѣсни, описанія мѣстностей и жизнеописанія замѣчательныхъ людей, преимущественно вышедшихъ изъ простаго званія.

VIII. Объявленія: о выходящихъ въ свѣтъ народныхъ книгахъ и о тѣхъ предметахъ, которые составляютъ главную потребность для жизни.

Къ каждой книжкѣ будутъ *приложенія*, заключающіяся: въ портретахъ, картинахъ, планахъ, рисункахъ машинъ и книжкахъ.

Цѣна годовому изданію (5 книгъ) съ приложеніями—1 руб. 50 коп., съ пересылкою во всѣ города россійской имперіи отдѣльными книжками по 35 к. сер. за каждую; на пересылку прилагается вѣсовыхъ за одинъ фунтъ на книжку.

Желающіе печатать въ «Грамотѣй» объявленія о вызовѣ рабочихъ людей, о продажѣ и отдачѣ въ арендное содержаніе земель, фабрикъ, заводовъ, мельницъ, постоянныхъ дворовъ и проч., а также о продажѣ книгъ и разныхъ хозяйственныхъ продуктовъ, какъ то:

хлѣба, лѣсу и проч.—присылають объявленія въ редакцію «Грамотѣя» вмѣстѣ съ платою по расчисленію за каждыя 10 буквъ или цифръ по 1 коп. сер.

Подписка принимается въ продолженіе всего года.

Отъ жителей Петербурга: Въ книжномъ магазинѣ Сеньковского и К°, въ Большой Морской, домъ № 20.

Иногородные надписываютъ свои требованія: въ редакцію *Грамотѣя* въ С.Петербургѣ.

Въ *Москвѣ:* въ главномъ депо для сельскихъ хозяевъ, при императорскомъ московскомъ обществѣ сельскаго хозяйства и въ книжномъ магазинѣ *Черенина* близъ Кузнецкаго моста, въ д. Торлецкаго на Рождественнѣ.

Желая сдѣлать нашъ журналъ сколь возможно разнообразнымъ, полезнымъ и занимательнымъ не только для простонародія, но и для всѣхъ вообще небогатыхъ людей, которые не въ состояніи выписывать журналовъ дорогихъ, мы будемъ помѣщать въ немъ такія статьи, которыя бы могли быть прочитаны съ удовольствіемъ людьми всякаго званія.

Вмѣстѣ съ тѣмъ, мы убѣдительно просимъ всѣхъ, кто бы онъ ни былъ, сообщать намъ свои наблюденія, какъ о недостаткахъ нашего журнала, которые могутъ быть нами и незамѣчены, такъ и равно о мѣстныхъ народныхъ потребностяхъ, или какихъ бы то ни было случаяхъ, требующихъ общественнаго обсужденія, въ той степени, въ какой оно дозволено правительствомъ въ видахъ содѣйствія къ улучшенію народнаго благосостоянія. Всѣ статьи или письма такого содержанія, присланныя въ редакцію, будутъ приняты ею съ благодарностію и должнымъ вознагражденіемъ, если только въ напечатанію ихъ не встрѣтятся законныхъ препятствій.

Редакторъ-издатель И. Куинеревъ.

Подписавшіеся на слѣдующія 5 книжекъ журнала «Грамотѣя», которыя будутъ выходить съ октября мѣсяца сего года, получатъ при первой книжкѣ (т. е. октябрьской) большую картину, изображающую: портреты Государя Императора, Государыни Императрицы и разные случаи при посѣщеніи Ихъ Величества пострадавшихъ отъ пожара, бывшаго въ С.Петербургѣ 28 мая 1862 года.

При одной же изъ слѣдующихъ книжекъ рисунокъ памятника тысячелѣтію Россіи, съ подробнымъ описаніемъ его открытія и нѣкоторыми достопримѣчательными историческими очерками, случившимися въ продолженіе тысячелѣтнаго существованія нашего отечества.

СПИСКИ НАСЕЛЕННЫХЪ МѢСТЪ

РОССІЙСКОЙ ИМПЕРІИ,

СОСТАВЛЕННЫЕ И ИЗДАВАЕМЫЕ

ЦЕНТРАЛЬНЫМЪ СТАТИСТИЧЕСКИМЪ КОМИТЕТОМЪ МИНИСТЕРСТВА ВНУТРЕННИХЪ
ДѢЛЪ.

ВЫШЛИ ВЪ СВѢТЪ:

НОВЫЕ ТРИ ВЫПУСКА ЭТОГО ИЗДАНИЯ, заключающіе въ себѣ списки на-
селенныхъ мѣстъ:

Цѣна въ
С.-Петербургѣ.

- I. Полтавской губерніи, 1862 г. Въ большую 8-ку, XXXIII
и 262 стр., съ хромофотографированною картою 1 р. 75 к.
(Вѣсовыхъ за 2 фунта, укупорочныхъ 10 коп.).
- II. Тверской губерніи, 1862 г. Въ большую 8-ку XLIII и
454 стр. съ хромофотографированною картою 2 » 50 »
(Вѣсовыхъ за 3 фунта, укупорочныхъ 10 коп.).
- III. Тульской губерніи, 1862 г. Въ большую 8-ку XLIV и
192 стр. съ хромофотографированною картою 1 » 50 »
(Вѣсовыхъ за 2 фунта, укупорочныхъ 10 коп.).

Продаются:

Въ книжныхъ магазинахъ Д. Е. Кожанчикова, И. П. Анисимова (бывшаго
Доскутова) и у всѣхъ извѣстныхъ книгопродавцевъ.

ТАМЪ ЖЕ ПРОДАЮТСЯ:

Цѣна въ
С.-Петербургѣ.

- I. Списокъ населенныхъ мѣстъ Архангельской губерніи.
Въ большую 8-ку, XXIV и 131 стр. съ хромофотографирован-
ною картою 1. 20 к.
(Вѣсовыхъ за 2 фунта, укупорочныхъ 10 коп.).

- II. Списокъ населенныхъ мѣстъ Астраханской губерніи.**
Въ большую 8-ку, XVI и 51 стр. съ хромофотографированною картою 70 к.
(Вѣсовыхъ за 1 фунтъ, укупорочныхъ 10 коп.).
- III. Списокъ населенныхъ мѣстъ Бессарабской области.**
Въ большую 8-ку, XXXII и 87 стр. съ хромофотографированною картою. 1 р. »
(Вѣсовыхъ за 2 фунта, укупорочныхъ 10 коп.).
- IV. Крѣпостное население въ Россіи, по 10-й народной переписи. Статистическое изслѣдованіе А. Тройническаго. 1861 г.**
VIII и 92 стр. съ хромофотографированною картою. 1 » »
(Вѣсовыхъ за 1 фунтъ, укупорочныхъ 10 коп.).

ВЪ НАЧАЛѢ СЕГО ОКТЯБРЯ

ВЫЙДЕТЪ ВЪ СВѢТЪ

ОТПЕЧАТАННОЕ ВЪ МОРСКОЙ ТИПОГРАФІИ

сочиненіе **А. ВЫШЕСЛАВЦЕВА:**

ОЧЕРКИ ПЕРОМЪ И КАРАНДАШЕМЪ

ИЗЪ КРУГОСВѢТНАГО ПЛАВАНІЯ

ВЪ 1857, 1858, 1859 и 1860 годахъ,

украшенное 27-ю рисунками, на камнѣ

литографированными П. ПЕТИ.

Цѣна экземпляру 5 руб., безъ доставки.

Съ требованіями обращаться въ Морскую типографію.

ОБЪЯВЛЕНИЕ

ВНОВЬ ОТКРЫТАГО ЖИВОПИСНАГО ЗАВЕДЕНІЯ.

Съ постепеннымъ развитіемъ общественной жизни и вкуса необходимо развивается и потребность въ улучшеніи отдѣлки какъ общественныхъ, такъ и частныхъ зданій; но какъ отдѣлка таковыхъ изъ натуральныхъ матеріаловъ обходится очень дорого, то въ послѣднее время сдѣлался весьма употребителенъ за-границей способъ поддѣлки подъ натуру (*imitation*), который усовершенствованъ до того, что очень близко подражаетъ натурѣ и соединяетъ въ себѣ вмѣстѣ съ дешевизной роскошь и изящество.

Открывъ заведеніе для производства подобныхъ работъ и предварительно желая ознакомить публику съ работами, которыя могутъ быть производимы въ моей мастерской, выставлены были на послѣдней весенней выставкѣ Россійскаго Общества садоводства въ Петербургѣ нѣкоторыя произведенія, которыя и удостоились всеобщаго одобренія и награды золотой медалью.

Принимаются также заказы на отдѣлку церквей, церковную живопись и золоченіе.

Хотя весьма трудно издать прейсъ-курантъ всѣхъ вещей, которыя сообразно средствамъ заведенія могутъ быть сдѣланы въ моей мастерской, однако для ознакомленія съ цѣнами, я рѣшилась при настоящемъ объявленіи приложить прейсъ-курантъ главнымъ произведеніямъ, раздѣливъ оныя на два отдѣленія, а именно:

ОТДѢЛЕНИЕ I-е.

ОТДѢЛКА ЦЕРКВЕЙ.

1) Иконостасы.

Иконостасы дѣлаются изъ дерева и на ткани.

Цѣнность деревянныхъ иконостасовъ назначена быть не можетъ, ибо она зависитъ отъ рѣзбы и величины иконостаса и потому пред-

варительно при заказѣ деревяннаго иконостаса долженъ быть приложенъ рисунокъ, или условія, какая требуется отдѣлка и величина иконостаса.

Цѣнность иконостаса, писаннаго на ткани съ образами, позолотой, съ голубымъ, бѣлымъ или другимъ фономъ за квадрат. аршинъ отъ 10 до 20 рублей.

Для раздѣлки деревяннаго иконостаса назначаются слѣдующія цѣны:

а) За позолоту настоящимъ червоннымъ золотомъ гладкихъ поверхностей 6 руб. за квадрат. аршинъ.

Цѣнность золоченія въ рѣзбѣ зависитъ отъ количества оной.

б) Цѣна за квадрат. арш. раздѣлки подъ дорогія дерева, какъ то: королекъ, розовое дерево, палисандръ, орѣхъ, чинаръ и друг. 1 руб. 50 коп. за квадрат. арш., подъ лакъ съ полировкой.

в) Цѣна квадрат. арш. раздѣлки подъ дубъ, ясень, березу, сосну 75 коп., подъ лакъ съ полировкой.—Отдѣлка деревьями этими малыхъ поверхностей, дороже 25 коп. на квадрат. арш.

г) Цѣна за кв. ар. поддѣлки подъ малахитъ 6 руб. сер., подъ лакъ съ полировкой.

д) Цѣна за кв. ар. поддѣлки подъ ляписъ-лазорь 6 руб., подъ лакъ съ полировкой.

е) Цѣна за кв. ар. поддѣлки подъ лабрадоръ 4 руб. подъ лакъ съ полировкой.

ж) Цѣна за кв. ар. поддѣлки подъ различные мраморы отъ 2 до 3 руб. подъ лакъ съ полировкой.

з) Цѣна раздѣлки подъ мраморную мозаику 50% дороже.

2) Живопись.

а) Образа для иконостасовъ пишутся на деревѣ и на ткани; цѣна зависитъ отъ размѣра, степени отдѣлки и отъ числа святыхъ изображеній. Цѣна отъ 10 до 50 руб. и выше.

б) Образа мелкіе, писанные масляными красками на доскахъ отъ 3 до 30 руб. Цѣна зависитъ также отъ отдѣлки и числа святыхъ изображеній.

в) Принимаются заказы на росписаніе церковныхъ стѣнъ и сводовъ живописью съ позолотой и орнаментами весьма хорошей работы, за кв. сажень отъ 10 до 25 руб., лучшей отдѣлки отъ 25 до 50 руб.

3) Хоругви.

Хоругви на золоченой ткани подъ парчу съ образами, обшитыя бахромой съ кистями, длиною 4 арш., шир. $1\frac{1}{2}$ арш., отъ 150 до 200 руб.

Тоже длиною 3 ар., шир. $1\frac{1}{2}$ ар. отъ 100 до 125 руб.

Тоже длиною $2\frac{1}{2}$ » 14 вершк. » 30 » 75 »

Тоже длиною $1\frac{3}{4}$ » 12 » » 20 » 30 »

Древки къ хоругвямъ не высылаются и въ расчетъ не входятъ, но по желанію таковыя могутъ быть заготовлены особо.

4) Плащаницы.

Плащаницы изъ золоченой ткани для катафалка съ изображеніемъ страданій Спасителя и 4-хъ евангелистовъ, длиною до 4 ар., шир. $1\frac{3}{4}$ ар., цѣна 250 руб.

Тоже длиною до $2\frac{1}{2}$ ар., шир. 1 ар., цѣна 200 руб.

По тѣмъ же рисункамъ, безъ одежды на катафалкѣ съ 4-мя евангелистами, длин. 3 ар., шир. $2\frac{1}{2}$ ар. . . . 150 руб.

Тоже, длиною $2\frac{1}{2}$ арш., ширин. $1\frac{1}{4}$ ар. . . . 100 —

Тоже, безъ евангелистовъ 60 —

Тоже, длиною $1\frac{1}{2}$ ар., ширин. $\frac{3}{4}$ арш. . . . 35 —

Тоже, для сельскихъ церквей 25 —

5) Запрестольные кресты.

Запрестольные кресты цѣна отъ 25 до 100 руб.

6) Разныя церковныя вещи.

Свѣчи съ лампадами вышиною 1 ар. къ мѣстнымъ образамъ, съ украшеніями и сдѣланныя подъ воскъ съ живописью, отъ 10 до 25 руб.

На престолъ сѣни отъ 200 до 500 руб.

Напрестольныя одежды отъ 25 до 50 руб.

Одежды на жертвенникъ отъ 25 до 40 руб.

Кресла для алтаря 25 руб., 50 руб. и 75 руб.

7) Позолота и покрытие куполовъ.

Позолота куполовъ по желѣзу, цѣна кв. ар. высшихъ пробъ золота 8 руб.

объяв.

При позолотѣ куполовъ цѣна за лѣса и подмостки разсчитывается особо; принимается также въ расчетъ разстояніе храма отъ С.-Петербурга, время, проведенное рабочими въ дорогѣ, и ихъ проѣздъ. Для того, чтобы дать возможность золотить купола и въ отдаленныхъ мѣстахъ отъ С.-Петербурга, не дѣлая расходовъ выписываніемъ рабочихъ, въ мастерской готовится золотая ткань, кв. арш. которой стоитъ 6 руб., плата за пересылку съ пуда.

Ткань чешуйчатая серебряная съ золотомъ, квад. аршинъ 6 р. с. Невыгораемаго голубаго колера съ звѣздами 3 руб.

Цвѣтная зеленая, безъ золота и серебра 75 коп.

Покрытіе куполовъ тканью производится также и по старому жельзу на куполѣ. Ткань эта заказывается по даннымъ размѣрамъ и формѣ купола.

ОТДѢЛЕНІЕ II-е.

ОТДѢЛКА ДОМОВЪ.

а) Принимаются заказы на отдѣлку въ домахъ стѣнъ, дверей, оконъ, печей, каминновъ и проч. подъ разные мраморы и дорогія дерева, съ инкрустаціей и безъ оной; цѣна поддѣлки съ кв. арш. сихъ работъ опредѣлена въ I-мъ отдѣленіи сего преисъ-куранта.

б) Красятся полы подъ паркетъ по разнымъ рисункамъ и подъ разные деревья; цѣна за квад. саж. отъ 4 р. и выше, зависитъ отъ числа употребляемыхъ деревьевъ.

Работы эти весьма близко подходятъ къ натурѣ и при томъ очень прочны, что было испытано надъ постановленной на выставку садоводства бесѣдкой съ поломъ подъ паркетъ, гдѣ болѣе 40 тысячъ зрителей въ теченіе 10 дней, гуляя въ саду, ходили по выкрашенному полу бесѣдки и онъ остался неповрежденнымъ.

в) Отдѣлываются каюты въ корабляхъ и пароходахъ.

г) Принимаются заказы и отдѣлываются въ мастерской разные мелкія вещи, какъ-то: дамскіе столпки, шкатулки, пресь-папье, чернилицы и проч. По разнообразію предметовъ, всѣ они не могутъ войти и въ самый полный преисъ-курантъ; но желающіе могутъ видѣть и покупать большой выборъ такихъ вещей въ устроенной при мастерской кладовой. Если же кому либо угодно будетъ удостоить заведеніе мое заказами, невошедшими въ этотъ преисъ-

курантъ, но по средствамъ производимыхъ въ немъ работъ могущими быть примѣненными, прошу адресоваться письмами, на которыя будетъ данъ отвѣтъ съ первой почтой.

Адресовать письма:

Въ С.-Петербургъ, въ живописное заведеніе *Александра Дмитриевича Беттихеръ*, по 7-й ротѣ Измайловскаго полка на углу Царскосельскаго проспекта, въ домъ генеральши Жерве подъ № 1.

Условія общія для заказовъ.

При заказахъ на значительныя суммы высылается $\frac{1}{2}$ денегъ въ задатокъ, $\frac{1}{2}$ въ срединѣ работъ и $\frac{1}{2}$ при окончаніи оныхъ.

При выпискѣ вещей на небольшія суммы деньги высылаются впередъ.

Плата за пересылку должна быть приложена особо по расчету съ фунта, если посылка должна быть черезъ почту, или съ пуда, если чрезъ контору транспортовъ.

Для упаковки вещей заведеніе намѣрено войти въ сношеніе съ конторами, занимающимися транспортированіемъ кладей, и процентъ, платимый за это, долженъ быть приложенъ особо.

При выпискѣ вещей господами иногородными изъ высланныхъ денегъ будутъ сначала отсчитаны всѣ эти расходы, остальные за тѣмъ поступать собственно за вещь выписанную и при каждой посылкѣ будетъ приложенъ подробный расчетъ.

Александра Беттихеръ.
